



Transport Canada

2005-2006
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of:

Part I – The Government Expense Plan provides an overview of federal spending and summarizes the key elements of the Main Estimates.

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before March 1.

Part III – Departmental Expenditure Plans, which is divided into two components:

- 1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail over a three-year period on an organisation's main priorities by strategic outcome(s), program activity(s) and planned/expected results, including links to related resource requirements. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are usually tabled on or before March 31 and referred to committees, which may then report to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).
- 2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of results achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

Supplementary Estimates directly support an *Appropriation Act*. The Supplementary Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in the subsequent appropriation bill. Parliamentary approval is required to enable the government to proceed with its spending plans. Supplementary Estimates are normally tabled twice a year, the first document in early November and a final document in early March. Each Supplementary Estimates document is identified alphabetically A, B, C, etc. Under special circumstances, more than two Supplementary Estimates documents can be published in any given year.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented
by the Minister of Public Works and Government Services Canada, 2005

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca

Available through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing
Public Works and Government Services Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0S5

Telephone: (613) 941-5995
Fax: (613) 954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Orders only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Internet: <http://publications.gc.ca>

Catalogue No.: BT31-2/2006-III-48
ISBN 0-660-62809-0

Transport Canada

2005-2006 Estimates Report on Plans and Priorities

Approved

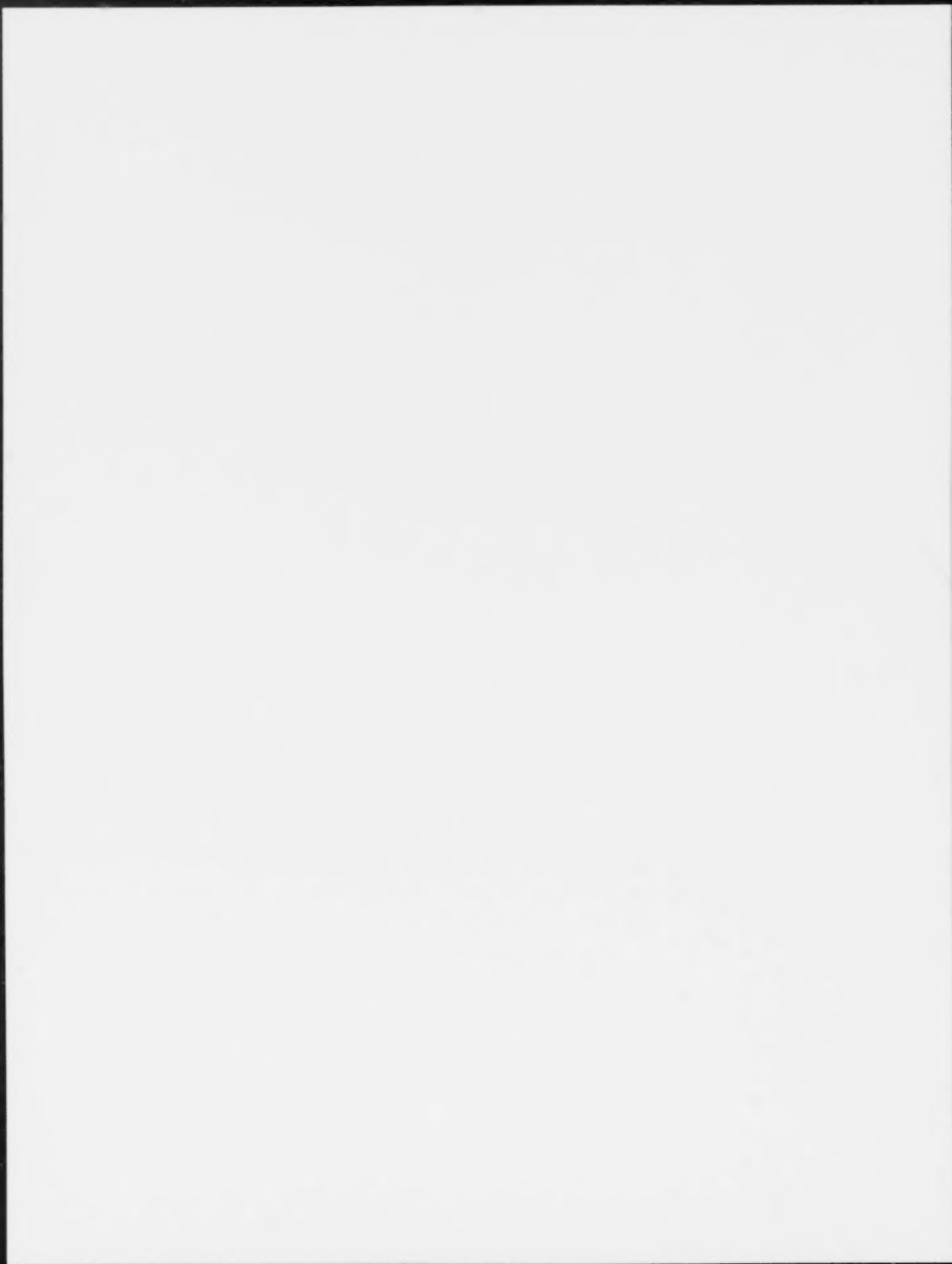


Minister of Transport



Table of Contents

SECTION I – OVERVIEW	1
1.1 Minister's Message	3
1.2 Departmental Overview	4
1.2.1 Raison d'être	4
1.2.2 Planning for Results	5
1.2.3 Our Co-delivery Partners	7
1.2.4 Transport Portfolio	9
1.2.5 Summary Planned Spending	10
1.3 Overall Planning Context	11
1.3.1 Challenges and Opportunities	11
1.3.2 Supporting Speech from the Throne Priorities	12
SECTION II – ANALYSIS OF ACTIVITIES BY STRATEGIC OUTCOME.....	14
2.1 Plans and Priorities by Strategic Outcome.....	15
2.1.1 A safe and secure transportation system that contributes to Canada's social development and security objectives	15
2.1.2 An efficient transportation system that contributes to Canada's economic growth and trade objectives	20
2.1.3 An environmentally responsible transportation system that contributes to Canada's sustainable development objectives	28
2.2 Transport Canada's Management Agenda.....	34
SECTION III – SUPPLEMENTARY INFORMATION.....	38
3.1 Management Representation.....	39
3.2 Organizational Information.....	40
3.3 Financial Tables	41
SECTION IV – OTHER ITEMS OF INTEREST.....	60
4.1 Departmental Evaluations.....	61
4.2 Our Offices.....	62
4.3 Key Links For More Information	63
INDEX.....	64



SECTION I – OVERVIEW



1.1 Minister's Message

I am pleased to present Transport Canada's 2005-2006 *Report on Plans and Priorities*, which outlines the department's corporate direction for the next three fiscal years.

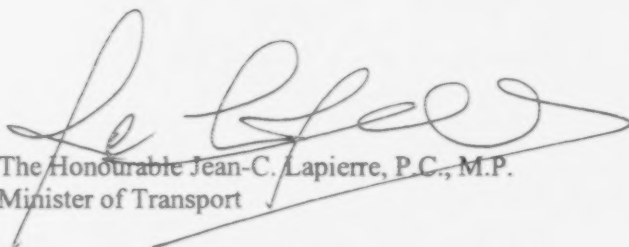
Transportation has been a vital part of our nation from Canada's earliest beginnings. When we needed to bridge the sprawling expanses created by a vast geography, we turned to transportation. When we created a nation and needed to keep people and goods on the move, we turned to transportation.

At each step of the way in Canada's development, we have used transportation as a building block to overcome significant challenges. Today, Canada can boast of having built a mature and robust transportation system that enables this country to compete with the best in the world. An enabler that helps us to be successful and prosperous as a nation, allowing us to enjoy a quality of life that is the envy of people the world over.

The Canadian transportation sector has undergone significant change over the last 15 years. Less reliance on ownership and operation of the main components of the system by the federal government to one that relies on market forces as the mechanism for organizing transportation has yielded positive results not only for the sector itself, but also for the economy, as a whole.

But, with a system that has grown and matured, new and innovative policies and programs are now required if the department and the sector are to successfully meet new and emerging challenges. The need to strengthen our security posture in a dynamic threat environment without disrupting traffic along our vital trade corridors; the need to become more efficient in the face of increased globalization and the integration of the North American market; and, the need for innovative solutions to urban sprawl, congestion and the harmful effects of transportation on the environment are but some of the crucial and complex challenges confronting our country today.

This *Report on Plans and Priorities* demonstrates the significant contributions of this department and the fundamental role of transportation in addressing these new realities. I am proud to be associated with this world-leading organization and I invite all Canadians to join us as we continue to work together to build a transportation system that is recognized world-wide as safe and secure, efficient and environmentally responsible.



The Honourable Jean-C. Lapierre, P.C., M.P.
Minister of Transport

1.2 Departmental Overview

1.2.1 Raison d'être

Transport Canada is responsible for the transportation policies and programs set by the Government of Canada. The department works to ensure that all parts of the transportation system work effectively and in an integrated manner.

OUR VISION

**A transportation system in Canada that is recognized worldwide as
safe and secure, efficient and environmentally responsible**

Our vision of a sustainable transportation system — one that integrates and finds the right balance among social, economic and environmental objectives — is guided by the following principles:

- Highest practicable safety and security of life and property — guided by performance-based standards and regulations when necessary;
- Efficient movement of people and goods to support economic prosperity and a sustainable quality of life — based on competitive markets and targeted use of regulation and government funding; and,
- Respect for the environmental legacy of future generations of Canadians — guided by environmental assessment and planning processes in transportation decisions and selective use of regulation and government funding.

OUR MISSION

**To serve the public interest through the promotion of a safe and secure, efficient and
environmentally responsible transportation system in Canada**

To succeed in its mission, Transport Canada is committed to being a world-leading organization that:

- Develops and implements effective policies, programs, and legislative and regulatory frameworks;
- Works in partnership with other governments, industry and stakeholders;
- Is recognized as a progressive, effective and accountable organization; and
- Sustains a healthy and productive work environment that values professional excellence, teamwork, open communication, diversity, continuous learning and mutual respect.

LEGISLATIVE MANDATE

In Canada, all three levels of government have some responsibility for the country's transportation system. In support of its *Vision and Mission*, Transport Canada delivers its programs and services under numerous legislative and constitutional authorities.

Some of the Legislation governing Transport Canada:

- *Department of Transport Act*
- *Canada Transportation Act*
- *Aeronautics Act*
- *Canada Marine Act*
- *Canada Shipping Act*
- *Navigable Waters Protection Act*
- *Railway Safety Act*
- *Transportation of Dangerous Goods Act*
- *Motor Vehicle Safety Act*
- *Canadian Air Transport Security Authority Act*
- *Marine Transportation Security Act*

1.2.2 Planning for Results

Transport Canada is committed to delivering results to Canadians.

STRATEGIC OUTCOMES

Transport Canada has established three "strategic outcomes" or ultimate results that support the federal government's overall agenda of providing for:

- A *safe and secure* transportation system that contributes to Canada's social development and security objectives;
- An *efficient* transportation system that contributes to Canada's economic growth and trade objectives; and
- An *environmentally responsible* transportation system that contributes to Canada's sustainable development objectives.

STRATEGIC PRIORITIES

Transport Canada's vision of a sustainable transportation system — one that integrates and finds the correct balance among social, economic and environmental objectives — is articulated in the following nine strategic priorities that guide the development, implementation and measurement of its activities:

- New Security Policies and Programs
- Smart Regulation
- Safety and Security Management Systems
- Market-based Policy Framework
- Infrastructure, Gateways and Trade Corridors
- Innovation
- Climate Change
- Environmental Assessment
- Environmental Protection and Remediation

As depicted in the diagram below, the departmental program activities support the nine strategic priorities which, in an integrated manner, support more than one Strategic Outcome.



Program Activities		
Policies, Rule-making, Monitoring and Outreach in support of a safe and secure transportation system	Policies, Programs and Infrastructure in support of a market-based framework	Policies and Programs in support of sustainable transportation

Note: As displayed in the Main Estimates, Transport Canada's program activities also include four Crown corporations: Canada Air Transport Security Authority, Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc., Marine Atlantic Inc. and VIA Rail Canada Inc.

1.2.3 Our Co-delivery Partners

Transport Canada works in cooperation with hundreds of other organizations with an interest in transportation issues.

Other federal organizations — whose programs and services may be affected by transportation activities, for example: Agriculture and Agri-Food Canada, Canada Border Services Agency, Canadian Food Inspection Agency, Canada Port Authorities, Canadian Air Transport Security Authority, Canadian Nuclear Safety Commission, Canadian Security Intelligence Service, Canadian Transportation Agency, Transportation Appeal Tribunal of Canada, Department of National Defence, Environment Canada, Fisheries and Oceans Canada, Health Canada, Industry Canada, Infrastructure Canada, Justice Canada, Natural Resources Canada, pilotage authorities, Public Safety and Emergency Preparedness Canada, Royal Canadian Mounted Police, Solicitor General of Canada, and Transportation Safety Board.

Provincial, territorial and municipal governments — particularly concerning the maintenance of the highway system and enforcement of road safety, as well as the co-delivery of the Transportation of Dangerous Goods program.

Transportation sector industries — all of which count on the fair application of regulations and the development of policies to enhance the efficiency of the transportation system. For example: Air Canada, Algoma Central Marine, Association of International Automobile Manufacturers of Canada, CP Rail, Canadian manufacturers of aviation equipment, Canadian National Railway Company, Canada Steamship Lines, Canadian Vehicle Manufacturers Association, NAV CANADA, VIA Rail, and WestJet.

Agencies and associations — with a vested interest in the transportation infrastructure, regulatory regime and safety. For example: Air Transport Association of Canada, Association of Regional Railways of Canada, Association québécoise de transport et des routes, Canada Safety Council, Canadian Association of Petroleum Producers, Canadian Airports Council, Canadian Council of Motor Transport Administrators, Canadian Ferry Operators Association, Canadian Marine Advisory Council, Canadian Maritime Law Association, Canadian Ship Owners Association, Canadian Trucking Alliance, Canadian Urban Transit Association, Council of Marine Carriers, Federation of Canadian Municipalities, Operation Lifesaver, Railway Association of Canada, Shipping Federation of Canada, Transportation Association of Canada, Transportation of Dangerous Goods General Policy Advisory Council, Association of Canadian Port Authorities, Chamber of Maritime Commerce, St. Lawrence Economic Development Council, St. Lawrence Ship-operators Association, vehicle manufacturers associations and unions.

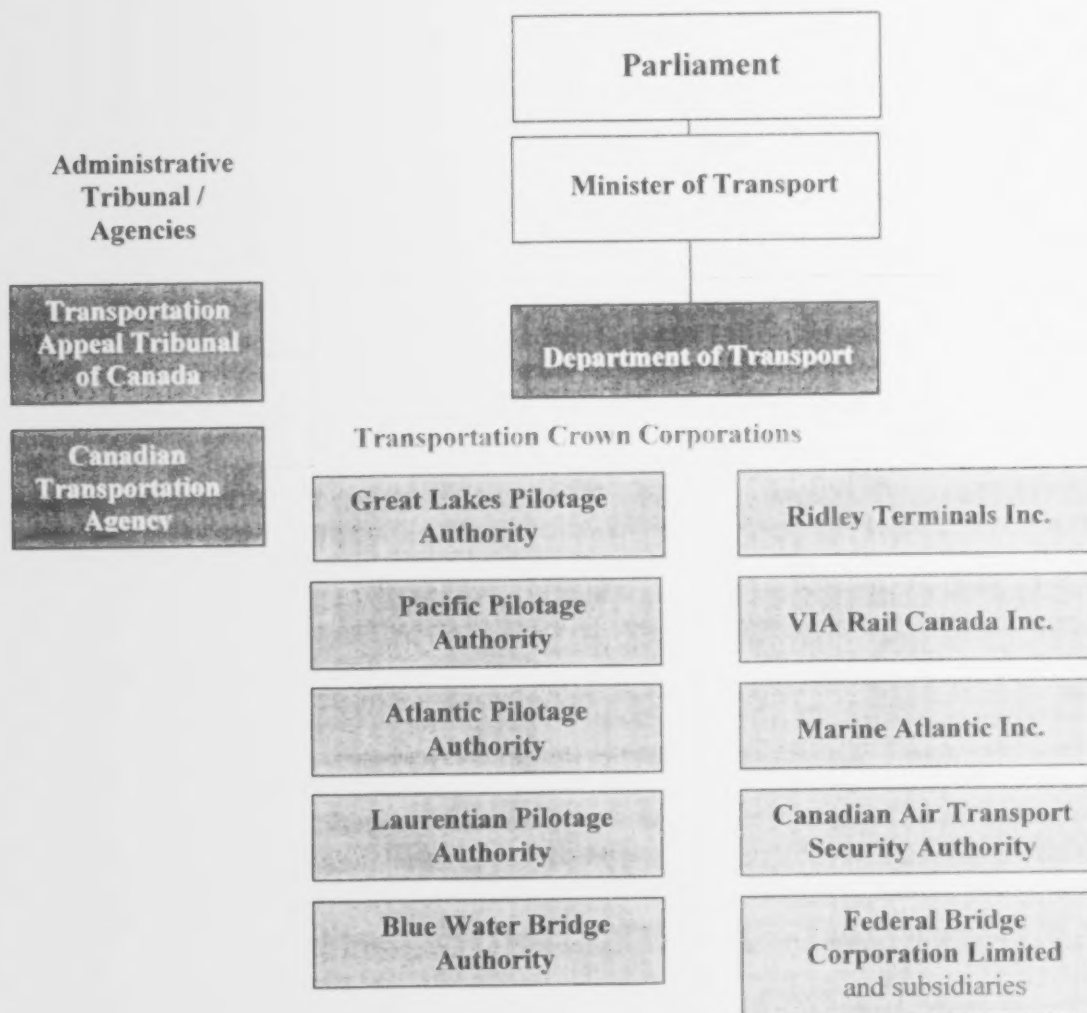
International organizations — to share information and harmonize transportation regulations. These include: Asia-Pacific Economic Co-operation, European Joint Airworthiness Authorities, International Civil Aviation Organization, International Maritime Organization, International Oil Pollution Compensation Fund, North Atlantic Treaty Organisation, National Highway Traffic Safety Administration, Organization for Economic Cooperation and Development, United Nations (UN) Sub-committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, UN Economic Commission of Europe Global World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, UN Commission on International Trade Law, European Civil Aviation Conference, World Trade

Organization, World Road Association, International Labour Organization, U.S. Federal Aviation Administration, U.S. Federal Emergency Management Agency, U.S. Federal Highway Administration, U.S. Federal Railway Administration and U.S. Transportation Security Administration.

1.2.4 Transport Portfolio

The Minister's transportation portfolio responsibilities are displayed in the diagram below. The Canadian Transportation Agency and the Transportation Appeal Tribunal of Canada produce their own Reports on Plans and Priorities. The Crown corporations prepare their own annual corporate plans.

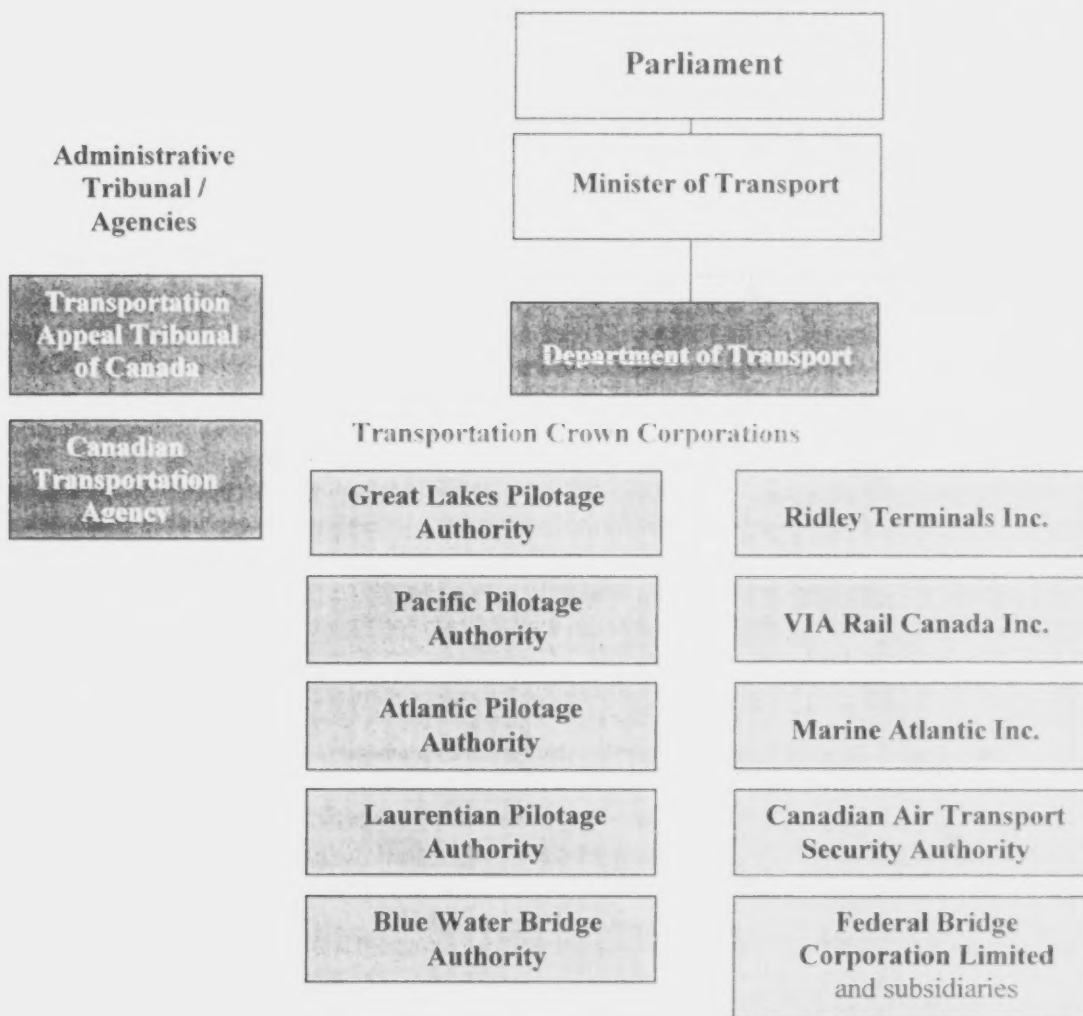
TRANSPORT PORTFOLIO



1.2.4 Transport Portfolio

The Minister's transportation portfolio responsibilities are displayed in the diagram below. The Canadian Transportation Agency and the Transportation Appeal Tribunal of Canada produce their own Reports on Plans and Priorities. The Crown corporations prepare their own annual corporate plans.

TRANSPORT PORTFOLIO



1.2.5 Summary Planned Spending

Financial Resources (\$ 000s)

2005-2006	2006-2007	2007-2008
\$1,498,768	\$1,136,168	\$1,019,005

Human Resources

2005-2006	2006-2007	2007-2008
4,956 FTE	4,935 FTE	4,935 FTE

1.3 Overall Planning Context

1.3.1 Challenges and Opportunities

Canada's transportation sector has been transformed over the past 15 years from one where the federal government owned and operated the main components of the system, to one that relies on market forces as the mechanism for organizing transportation. The results have been significant, with increased productivity in the sector outpacing that of the economy as a whole. There is now greater choice for users and, in many cases, reduced costs for services.

While these massive changes were implemented, safety remained a cornerstone of transportation policy and great progress has been accomplished in that regard as well. Since the tragic events of September 11, 2001, the security of the transportation system has become a pre-eminent concern. Furthermore, the protection of the environment has gained much prominence as a public interest issue and is now a central underpinning of our vision of a sustainable transportation system.

We now have a strong base on which to continue building. Our rail operators offer among the most affordable freight rates in North America. Our trucking sector is highly competitive and efficient, both in Canada and in transborder markets. Canada's air industry is among the world's most competitive industry and links travellers and shippers to global economy. Canada's expertise in engineering, both in its universities and in its world-class consulting firms, is a key asset in positioning the transportation sector for the future. And, Canada has two of the world's best natural and strategic deep-sea ports, Vancouver and Halifax, and a key inland port, Montreal. As gateways to growing markets in China and India, Canada's west coast ports offer many advantages over U.S. ports in California or Washington.

Great pride can be taken in having built a mature and robust transportation system that enables this country to compete with the best in the world and to support a high quality of life for Canadians. But there are new challenges ahead that we must continue to face head on:

- Our regulatory efforts have contributed to one of the safest transportation systems in the world. But traffic in all modes is increasing and Canadians have high expectations. We must now look at alternative means — smart regulation, a greater emphasis on safety management systems — to further increase our levels of safety.
- Within the September 11, 2001, environment, the department must continue to be vigilant on the security front and balance security and international trade imperatives by supporting the highest level of security possible without disrupting traffic along our vital trade corridors.
- Substantial productivity gains have been stimulated by policy framework changes. But the impacts from these substantial reforms are fading. We must now look elsewhere to find new avenues of improved performance to seize new opportunities.
- There is a need for innovative solutions to urban sprawl, congestion and the harmful effects of transportation on the environment — all of which place our economy, health and quality of life at risk. Government and business alike must begin making transportation choices that

are more sustainable, whether they involve urban infrastructure, advanced technologies or policies on land management and congestion mitigation. This is especially relevant given that transportation is the largest single source of greenhouse gas (GHG) emissions, contributing approximately one-quarter of Canada's total emissions. In the transportation sector, GHG emissions are growing rapidly and, without further action, they could rise 32 per cent above 1990 levels by the year 2010, and 53 per cent above by 2020. Measures that will begin to slow the growth in transportation GHG emissions will be a key element in achieving Canada's GHG emissions target under the Kyoto Protocol.

To respond to these challenges and opportunities, Transport Canada will advance nine strategic priorities and associated key initiatives, which in addition to ongoing policy development and program delivery, will allow the department to serve the public interest by promoting a safe and secure, efficient and environmentally responsible transportation system in Canada

1.3.2 Supporting Speech from the Throne Priorities

Transport Canada contributes in many ways to the priorities outlined in the Government of Canada's October 2004 Speech from the Throne.

Having been instrumental in implementing the International Ship and Port Facility Security Code, Transport Canada will continue to be involved in implementing the **National Security Policy** respecting the six-point marine security plan, aviation security and improving security background checks for transportation workers. Transportation security remains a key priority for Transport Canada and the department continues to engage foreign jurisdictions, including the United States, on joint border initiatives, and international organizations in ensuring that laws and regulations maintain and enhance transportation system safety, security and integrity.

The department is well positioned to contribute to the **Smart Regulation** initiative as an element in the government's strategy to establish an even more globally competitive and sustainable Canadian economy. It has for years been modernizing its system of regulatory governance (e.g. innovative consultative mechanisms and processes, sound accountability frameworks for devolved entities and modern safety management frameworks for transportation industries) and will continue to do so.

The Minister of Transport has worked closely with the Minister of State (Infrastructure and Communities) on the development of the **New Deal for Cities and Communities**. It is expected that the department will continue to be actively engaged in issues regarding sustainable urban transportation infrastructure.

In support of developing a comprehensive **Northern Strategy**, Transport Canada has been involved with the Arctic Council in addressing common concerns and challenges faced by Arctic governments and the people of the Arctic. The department continues to implement the transportation commitments under the Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF) and the Strategic Highway Infrastructure Program (SHIP) for the Northwest Territories, Nunavut and the Yukon. Transport Canada is also involved in research and development activities impacting the North that includes the development of new technologies, methodologies and guidelines used across the aviation industry to protect aircraft and runways from ice and snow build-up.

An efficient and cost-effective transportation system is a fundamental component of the Canadian economy. Transport Canada supports the government's **trade and investment** objectives via its active involvement in the work of numerous international organizations (e.g. the World Trade Organization, Asia Pacific Economic Co-operation) and in the negotiation of free trade agreements. This work focuses on the liberalization of barriers to trade and investment. Clearly, such liberalization has significant implications for the Canadian transportation sector in terms of the level of demand for domestic transportation services, the creation of export opportunities for Canadian transportation services providers and the department's ability to regulate in the best interest of Canadians and the transportation industry in Canada.

All sectors of Canadian society are being called upon to do their part in meeting Canada's **climate change** obligations. The transportation sector must do its share and the department will continue to work on developing a sustainable transportation system that uses more fuel-efficient vehicles, less greenhouse gas-intensive fuels, and more efficient and integrated passenger and freight transportation. By virtue of existing programs (Urban Transportation Showcase Program, Moving on Sustainable Transportation Program, etc.) the department is well positioned to advance the goals set out by the government.

From supporting national security imperatives and infrastructure development to regulating "smarter" and promoting innovative ways of doing business, Transport Canada supports many government priorities towards realizing a safe and secure, efficient and environmentally responsible transportation system.

SECTION II – ANALYSIS OF ACTIVITIES BY STRATEGIC OUTCOME

2.1 Plans and Priorities by Strategic Outcome

This section identifies activities which the department will be undertaking over the next three years in addressing its priorities toward meeting its three strategic outcomes.

2.1.1 A safe and secure transportation system that contributes to Canada's social development and security objectives

Transport Canada promotes the safety and security of Canada's transportation system consisting of the air, marine, rail, and road modes of transportation. A safe and secure system protects people from accidents and exposure to dangerous goods, enables the efficient flow of people and goods and protects the environment from pollution. It is an essential element for a healthy population, a high quality of life and a prosperous economy.

Policy development, rule-making, monitoring and enforcement and outreach activities are carried out in support of the safety and security objective. Through its policy development and rulemaking efforts for all the modes of transportation, the department establishes and implements legislation, regulations, standards and policies. Monitoring and enforcement activities include issuing licenses, certificates, registrations and permits, monitoring compliance through audits, inspections and surveillance, and taking appropriate enforcement action in instances of non-compliance. In particular, the department has inspectors who monitor the system to make sure the rules are being followed, and, if required, have the means to enforce the policies and rules. Outreach activities make the users and industry aware of the requirements and involve efforts to promote, educate and increase awareness of safety and security issues.

Transport Canada plays a lead role in the security of the traveling public. It assumes that responsibility through activities such as establishing security rules and standards for marine facilities, the screening of the passengers and their baggage, responding to security incidents and threats, restricting access to certain parts of airports to authorized personnel only, training and qualifying security screeners and transport of cargo and mail. With respect to promoting aviation security, this role is shared with the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA), a Crown corporation, which is responsible for delivering initiatives to improve air passenger security.

Transport Canada also establishes safety standards for rail transportation, the manufacturing of motor vehicles and aircraft, the navigation of commercial vessels through Canadian waters and the transportation of dangerous goods. In addition, Transport Canada maintains a small fleet of airplanes for the non-military use of the Government of Canada.

Transport Canada works in partnership with other governments, industry, stakeholders and international organizations to develop the laws and rules that promote the safety and security of the transportation system. The department contributes to enhancing Canada's influence and reputation on the international stage by leading and participating in activities at international levels through organizations like the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Maritime Organization (IMO).

Transport Canada works to ensure the safe movement of dangerous goods. The Canadian Transport Emergency Centre (CANUTEC) is the department's 24-hour response centre that assists personnel in handling dangerous goods emergencies, and has developed an "Emergency Response Guidebook" that is distributed to firefighters and emergency personnel across Canada. It is available to other countries in 18 different languages.

In the event of investigations after an accident, Transport Canada provides required assistance to the Transportation Safety Board. The department learns from these investigations to better identify the causes of the accidents, which it can then use in turn to improve the rules and policies to better protect people.

A safe and secure transportation system contributes to the quality of life for all Canadians and supports a government perspective on a healthy population, as outlined in *Canada's Performance 2004*.

Indicators of Progress

- *High level of public confidence in transportation safety and security*
- *Reduction in accident/incident rates relative to the increase in traffic*
- *Reduction in fatality rates relative to the accident/incident rates*
- *Progress in implementing safety management system and security management system*

Safety and Security: Challenges and Opportunities

Canada has always had one of the safest and most secure transportation systems in the world. But the dramatic growth of new markets is putting tremendous pressure on that system. Bottlenecks are beginning to develop at key ports and there are concerns about the ability of our rail and marine systems to meet current demands, let alone future growth. New technologies will affect the way planes, trains, vehicles and vessels operate and their level of safety and security. These changes will put new pressures on the transportation system and introduce new risks. Transport Canada will be challenged to ensure that while traffic in all modes is increasing, the level of safety is also continuously improving, and that the department's policies and rules adapt to these changes. The department will need to continue to work closely with industry and other stakeholders to develop innovative approaches to rule-making, outreach, monitoring and enforcement.

Since September 11, 2001, the transportation sector has been facing a new reality stemming from heightened security. The 2001 Budget allocated \$7.7 billion to enhance security for Canadians. Of this amount, \$2.2 billion was dedicated to making air travel more secure in accordance with rigorous national Transport Canada standards, as well as the creation of CATSA. The government has also responded with a National Security Policy — an action plan for how Canada should address a wide range of threats. The policy recognizes that everyone has a role to play in public safety and security. The policy not only recognizes the essential nature of collaboration, it includes the mechanisms to ensure collaboration actually happens.

From a six-point strategy to deal with marine security, to new rules requiring ships to be fitted with transponder systems that automatically transmit detailed information about the vessel, to

increased funding, Transport Canada is taking a leadership role protecting Canada and Canadians at home and abroad.

In the rail mode, the department has a Memorandum of Understanding on rail security with the Railway Association of Canada that establishes voluntary implementation of security procedures such as incident reporting and emergency response. The department is also involved in developing and implementing initiatives to improve the secure and efficient flow of traffic along key trade corridors.

Transportation safety and security is an essential requirement for a healthy population, a high quality of life and a prosperous economy. The department's challenge is to find innovative and cost-effective ways to identify and mitigate safety and security risks in the transportation system without harming the environment or hindering economic growth.

Safety and Security: Strategic Priorities

To promote a safe and secure transportation system that takes account of efficiency and environmental imperatives, Transport Canada will be focusing over the next three years on the three strategic priorities of New Security Policies and Programs, Smart Regulations, and Safety and Security Management Systems.

➤ NEW SECURITY POLICIES AND PROGRAMS

As outlined in the October 5, 2004 Speech from the Throne, implementing a comprehensive National Security Policy will ensure a more focused and integrated approach to securing our own society. Within this context, cooperation with the United States (U.S.) to strengthen our economic and security relations is an essential requirement for Canada's security and economic objectives. The National Security Policy contains three transportation-related deliverables: a six-point action plan to strengthen the marine security regime; enhancement of security in aviation, including air cargo; and, improving and extending security background check requirements for transportation workers

Transport Canada will continue to implement aspects of *Securing an Open Society: Canada's National Security Policy* in 2005-06, including a **comprehensive program for enhancing air cargo and airmail security**, and continue work with the United States and G8 partners to further develop security measures in areas such as airport security. Beginning in 2005, Transport Canada will develop a **transportation security strategy**. The strategy will identify transportation security priorities across all modes of transportation and will include a formal threat and risk analysis instrument that will improve the department's policies, regulations and enforcement activities.

Transport Canada is also working with other government departments and key interested parties to develop proposals to use certain passenger information from air carriers to enhance security while respecting the privacy and human rights of individuals.

Transport Canada will continue to implement transportation-related aspects of the Smart Border Declaration and its companion 30-point action plan, including participating on the Canada-U.S. working group for the **protection of critical infrastructure** such as airports, ports, bridges and

tunnels. This working group serves as a forum for identifying critical infrastructure of shared interest that crosses the border and for the sharing of information.

For **marine security**, a total of \$629.5 million has been invested to date. The security at Canada's ports and marine facilities will be further enhanced under the \$115 million Marine Security Contribution Program. Over the next three years this program will be used to help fund projects for such things as the purchase of surveillance equipment, including cameras and closed-circuit TV systems; improvements to dockside and perimeter security and access control, such as fencing, gates, signage and lighting; and other port security enhancements such as security guards. The department commits to introducing a program at Canada's marine facilities that will require marine facility workers to obtain a Transportation Security Clearance. The department will also strengthen security requirements for vessels and ports, enhance security at marine facilities by limiting access to restricted areas, and set standards for dealing with security violations.

Canada's **emergency preparedness and counter-terrorism** capabilities will be enhanced. The department will continue to participate in NATO activities and international emergency response planning, training and exercises, including responses to chemical, biological, radiological, and nuclear emergencies.

➤ **SMART REGULATIONS**

The government's Speech from the Throne committed to providing "smart government" to make it easier for businesses to operate in Canada. Specifically, the External Advisory Committee on Smart Regulation (EACSR) recently released its report on how regulation can better contribute to the achievement of Canada's social, environmental and economic objectives in the context of the 21st century — the rapid increase in scientific and technological advancements, trans-boundary health and environmental risks, greater integration of markets and companies, and citizens' growing expectations of government.

In the coming year, Transport Canada, as a major regulatory department, will play a key role in the government's commitment to regulating smarter. In practical terms, this means regulations that impose rules that are more focused on safety and security results with targeted interventions, and are designed where appropriate to give industry the flexibility to be innovative in meeting those outcomes.

A key Smart Regulations initiative in Transport Canada this year will be progressing an **agreement with the automotive industry** concerning the manufacturing and use of in-vehicle telematics devices, such as navigation, Internet access and cell phones. This agreement is to include a safety standard and the general principles and process elements that will guide product design, development, evaluation, manufacturing and installation. Producing safer telematics devices will help reduce incidents of driver distraction and collisions. The agreement would give industry more flexibility and opportunities for innovation in product design and would not require the department to issue new or adapt old regulations to respond to new technological advances. Consultations on the terms of the agreement are underway and should be completed by the fall of 2005.

Transport Canada is committed to establishing **safety management system regulations for aviation** organizations. These regulations consist of safety goals, performance targets, risk assessments, responsibilities and authorities, rules and procedures, and monitoring and evaluation processes. Rather than telling aviation organizations how to do it, this smarter way of regulating tells them what needs to be achieved so they can determine how to achieve the results based on their in-depth knowledge of their own operations.

Industry has also been given flexibility for innovation in aviation services provided solely to private businesses. These aviation services have historically experienced an extremely low accident rate, and changes to the rules in 2005 will provide industry with additional opportunities to improve the efficiency of their operations by allowing operators to play a more direct role in managing their own safety systems while not compromising safety.

Other key aspects of Transport Canada's smart regulation strategy are making rules that are in line with the rules of other regulatory agencies, both within Canada and internationally, and having meaningful consultations with wide reach to both industry and the public. Rigorous and thorough consultation processes have helped to ensure that upcoming reforms associated with key acts will result in rules that reflect the needs and concerns of both industry and the public:

- The *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*, including proposals that relate to security clearance certificates for persons offering for transport, handling or transporting dangerous goods;
- The *Canada Shipping Act 2001*, with changes to support the new regulatory framework that will encompass up-to-date requirements of the International Maritime Organization (IMO) and International Labour Organization (ILO) Maritime Labour Conventions which will bring clarity and consistency, more rapid adaptability and general applicability of maritime instruments (to be finalized by the winter of 2006); and,
- The *Motor Vehicle Safety Act*, that will modernize its provisions regarding regulatory efficiency and harmonization, certification and enforcement, and importation.

➤ SAFETY AND SECURITY MANAGEMENT SYSTEMS

A safety management system or a security management system (SMS) is a formalized framework for integrating safety or security into the daily operations of a transportation company. It includes setting clear goals and performance targets, conducting risk assessments, establishing clear responsibilities and authorities, maintaining rules and procedures that are well documented and communicated to all employees, and regularly conducting internal inspections and evaluations. In the larger sense, this leads to a more thorough identification and resolution of potential systematic safety or security problems. Transport Canada believes that using safety management systems will make a safe and secure transportation system even safer and more secure.

In 2005-06, Transport Canada will develop a **strategic plan for the implementation of SMS** and then, working closely with industry, labour and other key interested parties, the department will develop plans to implement SMS into each mode of transportation. Having been a key

departmental priority since 1999, the implementation of SMS in aviation, rail, and marine organizations is the cornerstone for improving the safety, security and economic performance of these industries. In 2005-06, these three transportation modes will continue to actively implement this new approach.

Specifically, the department is committed to the pre-publication of **safety management system regulations for aviation** organizations in the *Canada Gazette* in 2005. These regulations will provide aviation organizations with the flexibility to decide how to meet the safety requirements, allowing for innovation while improving safety. A briefing campaign was initiated in January 2005 to prepare the civil aviation industry for SMS implementation. This campaign will come to a close by the end of August 2006.

The railway safety management system regulations, which came into effect on March 31, 2001, require railway companies subject to the *Railway Safety Act* to implement and maintain safety management systems. The department will conduct a stakeholder forum on the experiences to date on implementing SMS in rail, as well as initiating a **review of the department's rail SMS regulations and guidance material**. Transport Canada will continue to work with the marine industry over the coming years to identify opportunities to utilize an SMS philosophy in the continued enhancement of the marine security regime in Canada.

2.1.2 An efficient transportation system that contributes to Canada's economic growth and trade objectives

An efficient transportation system is essential to Canada's economic growth and social development. It directly contributes to Canada's international competitiveness, productivity, and overall quality of life in urban, rural or remote areas. The cost of transportation services is multi-faceted and includes the costs borne by government (e.g. road construction and maintenance), the private sector (e.g. airlines, airports, railways, etc.), by direct users (e.g. vehicle costs, fares, travel time) and by society in general (e.g. congestion, accidents, pollution). Finding policy approaches that contribute to minimizing the total costs of transportation is one of Transport Canada's fundamental challenges.

Canada's transportation sector has been transformed over the past 15 years from one where the government owned and operated the main components of the system, to one that relies on market forces as the mechanism for guiding transportation decision-making. The results have been remarkable, with productivity gains in the transportation sector increasing by 46 per cent compared to 7.5 per cent for the overall economy. There is now greater choice for the majority of users and, in many cases, reduced costs for services. These productivity gains have been stimulated by policy framework changes.

Transport Canada has a key role to play in providing a solid foundation for an efficient transportation system. It develops modal and multi-modal policy frameworks, laws and regulations that govern the economic behaviour of transportation carriers. Competition and market forces are basic tenets of our national transportation policy and will continue to be prime agents in guiding the growth and development of the national transportation system. A strong and healthy marketplace encourages existing competitors and new entrants to innovate and provide new services to meet the transportation needs.

An efficient transportation system also depends on reliable, safe, well-maintained transportation infrastructure to support its development. The departmental activities on this front are wide-ranging and fall in five broad areas: strategic investments in areas that directly support federal priorities, improving governance of transportation infrastructure providers, divestiture of federal assets to parties that are better placed to manage them, continued support to federally-dependent facilities and landlord of substantial land assets.

More specifically, Transport Canada continues to implement its well-advanced divestiture program of regional/local airports while continuing to assume responsibilities for airports and ports until their transfer. It supports federally dependent facilities (ports, airports and ferry) as well as rail and ferry service to remote communities. The department carries out landlord and monitoring functions for strategic assets such as major airports and ports throughout the country. Transport Canada's expertise in policy and program development related to transportation infrastructure is recognized throughout the federal government. The department develops and implements policies and programs, on its own and in partnerships with others, such as Infrastructure Canada.

The department also supports the constitutionally mandated Nova Scotia to Newfoundland and Labrador ferry services operated by Marine Atlantic Inc. (MAI), administers the annual operating and capital subsidies to VIA Rail Canada (VIA), supports and provides oversight to numerous federal bridges (Jacques Cartier, Champlain, etc.) provides an annual grant to British Columbia for their coastal and freight services.

The department continues to be fully committed to divesting its remaining regional/local ports and is working closely with entities across the country to meet this goal. It ensures that Airports Capital Assistance Program (ACAP) funds are properly managed and directed to those airports most in need of safety, asset protection and operating cost reduction assistance.

In support of these responsibilities and other priorities, the department needs to be extensively engaged with domestic and foreign jurisdictions and private sector stakeholders. This is the case, for example, in its negotiation of bilateral air transport agreements or arrangements for international air services and representing the Government of Canada as a member of the International Civil Aviation Organization (ICAO) or participating in the Canada-U.S. Border Working Group.

Transport Canada has an extensive program of monitoring and analysis of the Canadian transportation system, including reporting to Parliament on the state of transportation in Canada (*Canada Transportation Act*), conducting economic studies as well as monitoring transportation activities throughout Canada. The department contributes to federal science and all departmental priorities by supporting research and development activities, in particular at the Transportation Development Centre in Montreal.

The department recognizes that progress toward achieving its high-level ultimate outcomes will be influenced by some factors that it does not directly control, such as global economic conditions, international crises or the actions of other governments. At the same time, it understands that performance information is needed to adjust priorities and strategies to ensure that progress continues in the right direction. The box below provides an overview of the

indicators that it is planning to use to monitor its progress in promoting an efficient transportation system.

Indicators of Progress

- *Increased productivity of the transportation system*
- *Price and service levels*
- *Community and user satisfaction with price and service*
- *Financial viability of the different components of the system*
- *Reduction in costs of industry*
- *Reduction of cost to taxpayer*
- *Benefits to industry and consumers from improved harmonization*

Efficiency: Challenges and Opportunities

In the face of globalization and the integration of the North American market, increasing Canada's productivity and international competitiveness is imperative if new and viable trade opportunities are to be created. Improvements in the productivity of the transportation sector over the past 15 years have contributed significantly in economic growth and will remain a priority in the future. Remaining competitive will necessitate that we create the right conditions to encourage further investment in transportation infrastructure to address capacity constraints at key ports and borders. In addition, there is a need for increased coordination and consultation, both nationally and internationally, particularly with our largest trading partner, the United States. While competition within and among modes will continue, the increasing integration of countries' economic activities will continue to require more coordination and integration between modes, and consequently competition will increasingly be also among integrated transportation routing of traffic requiring the participation of different elements of our country's transportation system with the ones of other countries' systems.

In practice, this means a change in perspective, recognizing that our major ports and airports are hubs of economic activity and key in creating dynamic urban centres that are magnets for investments and talent. It means fostering the creation of more intermodal connections that facilitate the movement of people and goods in cities and in all regions of Canada. It means ensuring economic policy frameworks that offer service and infrastructure provider flexibility and the ability to grow while benefiting all users. Above all, it means ensuring a safe and secure transportation system as a critical underpinning of maintaining and improving efficient traffic flows.

For the air industry, the department's focus is on ensuring service to Canadian travellers, shippers and communities while providing a foundation for the health and viability of air carriers. There may be opportunities to explore some liberalization measures with respect to international air agreements that would position the industry to take advantage of new opportunities as they emerge, and the department will be examining some of these. The issue of airport rents, which has been under review for several years, must also be addressed, as does the question of how to provide an appropriate legislative framework to guide airport infrastructure. The department will be examining issues around airport governance, including ensuring appropriate levels of transparency and accountability.

Flexibility and economic opportunities need to be provided to the Canadian marine sector and Canada Port Authorities (CPAs) so that they can realize their potential as economic generators. Issues to be addressed include the potential refinement of legislative and regulatory instruments in order to provide further tools for instilling and promoting an appropriate investment climate for CPAs, as well as other measures to ensure future port competitiveness.

Rail transportation contributes to national competitiveness through its role in the development of strategic North American gateways and trade corridors. The department is increasingly focusing attention with others in the public and private sectors, in examining challenges associated with transportation capacity to meet ever-increasing trade growth. Particular areas of attention include the west coast – our Pacific Gateway – where the boom in trade with China is creating significant congestion, and in south-western Ontario where work is underway to address short and longer-term challenges concerning congestion and capacity at the Windsor-Detroit gateway. In addition, the provision of passenger rail services, including those in remote areas of the country, is a continuing area of interest for the department.

The future of our economy depends on efficient trade corridors that allow all modes of transport to capitalize on Canada's competitive advantage as a gateway between North American and other global markets. Ensuring the secure and efficient flow of people and goods at border crossings and along corridors requires both infrastructure improvements and a coordinated approach to implementing enhanced border and transportation processes.

The Government of Canada has committed to making Canada one of the top five most innovative countries in the world by 2010. The government's innovation strategy is focused on fostering innovation and developing the necessary skills for this innovation capacity to grow. Research and development supporting transportation innovation will continue to be central to maintaining a competitive and productive transportation system that is safe and secure and environmentally responsible. A steady flow of new ideas is required to advance technologies and science that support intermodal integration, improved infrastructure design, congestion management, supply chain logistics and environmental initiatives, and more public-private partnerships must be fostered to realize these objectives. There is also a need for the transportation sector as a whole to focus on skills development to ensure we have the people and the capacity to continue to operate and improve the system.

Efficiency: Strategic Priorities

To promote an efficient transportation system that is mindful of safety and security and environmental imperatives, the department will focus its efforts on key activities and initiatives that support the three strategic priorities of Market-based Policy Framework, Infrastructure, Gateway and Trade Corridors and Innovation.

➤ MARKET-BASED POLICY FRAMEWORK

Ensuring the continued improvement of transportation services by providing rules that allow transportation undertakings to adapt, innovate, remain competitive and serve the public has been the successful focus of federal transportation policy over the years. Experience has demonstrated that competition and free market forces stimulates performance. When government interventions are needed, they should be targeted to situations where market forces are insufficient to achieve desirable outcomes. While much has been accomplished to provide a competitive market place and to better focus government actions, there still remains room for improvements.

The *Canada Transportation Act* (CTA) provides the basic rules that govern the economic behaviour of railways and airlines. A renewed proposal to amend the CTA (former Bill C-26 died on the order paper in November 2003) is currently under development. The intention would be to ensure that transportation service and capacity remain responsive within a stable policy framework and encourage an investment climate supporting strategic private investment.

To continue moving toward a more efficient and commercial system for the movement of grain, the Government of Canada will make a decision on the possible options for disposal of its fleet of **grain hopper cars**. The disposal options will take into account the need for an efficient, commercial and competitive grain transportation system that supports economic growth and international trade and the need to optimize value for taxpayers.

On November 4, 2004, the government requested the assistance of the Standing Committee on Transport (SCOT) to conduct a review of whether Canada should further liberalize its approach to the economic regulation of the air industry. A guidance document on **air liberalization** designed to help SCOT was tabled at the time. A report was requested for April 2005. The department will be examining air liberalization-related issues in the coming weeks and months — in parallel with any analysis that the SCOT may chose to conduct on this subject. The government response to the findings of SCOT and the development of a follow-on agenda will require the advice and support of the department that will consist of data gathering, stakeholder dialogue, analysis and policy development with a view to maximize opportunity and competitiveness for Canada's air industry.

Canada had more than 70 bilateral air transport agreements or arrangements for **international air services** in place at the end of 2004. Priority in the coming year will be given to the rapidly emerging markets in China and India, among others. Successful negotiations are intended to improve the competitiveness of the Canadian industry abroad as well as providing Canadian travellers and shippers with better and more economic travel options.

The **Aviation War Risk Liability Program** was introduced as an interim measure, to provide an indemnity for as long as, and to the extent that, suitable insurance coverage remains unavailable on commercially acceptable terms that enables Canadian aviation participants to maintain a level playing field with foreign equivalents. In the upcoming year, the department will conduct an analysis of the program along with stakeholder consultations as part of the review concerning the need for the program.

Transport Canada plans to introduce regulations in 2005-06 to require marine carriers to acquire and maintain insurance coverage sufficient to meet their liability to passengers under Part 4 of the **Marine Liability Act**. These compulsory insurance regulations will protect the financial interests of passengers and support competition by ensuring that fully insured operators face no competitive disadvantage from those who would under-insure their operation.

➤ **INFRASTRUCTURE, GATEWAYS AND TRADE CORRIDORS**

Creating the conditions that encourage investments in transportation and directly supporting transportation infrastructure that serves the national interest and enhance the quality of life in our communities are key departmental priorities.

The department is working on a new **Canada Airports Act** (former Bill C-27 died on the order paper in November 2003). The objectives of the new *Act* will include provisions to strengthen governance, transparency and accountability at Canadian airports, especially those operated by Airport Authorities. The *Act* is expected to lead to more effective investment decisions in airport infrastructure projects.

The three-year **Airport Rent Policy Review** examined the rent policy for 21 leased Airport Authorities in the National Airports System and was completed in 2004-05. It assessed the fairness and sustainability of the federal government's airport rent policy. Working with stakeholders, the department developed recommendations for government consideration in early 2005. Transport Canada's role is expected to focus on implementation and communication of any decision taken.

Transport Canada also works closely with Infrastructure Canada on highways, transit and border projects by providing technical input, analysis and advice on the selection of transportation projects, jointly negotiates and seeks Treasury Board approval of the contribution agreements and is responsible for implementing the projects. As of December 2004, \$3 billion have been invested in transportation projects through the **Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF)** and the **Border Infrastructure Fund (BIF)**

For 2005-06, the department's priorities will be to manage and to ensure compliance of over 25 transportation projects that have been approved under the CSIF and the BIF. For example, the construction of a four-lane Trans-Canada Highway in New Brunswick (\$200 million federal); the studies and other preliminary work (Phase 1) on Highway 30 to explore the potential for a public-private partnership to complete this section of the four-lane divided highway, spanning 35 kilometres, southwest of Montreal, in Quebec (\$10.5 million federal); improvements to GO Transit's rail network in the extended Greater Toronto Area (GTA) as well as for the "Quick Start" phase of the York Region Rapid Transit Plan in Ontario (\$435 million federal); improvements to highways and border-crossing infrastructure in the Sarnia, Niagara and London areas in Ontario (\$154 million federal); the twinning of the Trans-Canada Highway 1 and of the Trans-Canada Yellowhead Highway 16 in Saskatchewan (\$65 million federal); and, national corridors for Canada in the Northwest Territories (\$65 million federal).

Transport Canada will continue the negotiation of over 15 projects that have been announced but not yet approved such as the implementation of the Let's Get Windsor Essex Moving Strategy

(\$150 million federal); a light rail expansion from downtown Ottawa to Barrhaven in Ontario (\$200 million federal); the construction of segments of ring roads around Calgary and Edmonton in Alberta (\$150 million federal); and the construction of a light rail transit line, linking central Richmond, Vancouver International Airport and downtown Vancouver in British Columbia (\$450 million federal).

Transport Canada will continue to provide leadership through the development of highway policies that focus on the 27,000 kilometres of federal, provincial and territorial owned National Highway System (NHS). A key challenge will be the review, with provinces and territories of the highways and intermodal connectors comprising the NHS in light of changing economic and trade patterns, and the development of a "tier two" network of highways of regional importance.

Transport Canada is currently reviewing the governance and operation of all domestic and international bridges within its portfolio with a view to enhancing their ability to be self-sufficient over the long term. In addition, the department is examining mechanisms to improve the oversight capability to better manage critical infrastructure.

Improving international traffic flows at the **Windsor-Detroit border crossing** is a key government priority. In addition to the Let's Get Windsor-Essex Moving Strategy looking at improvements to existing infrastructure, the department will continue to participate in the Canada-U.S.-Ontario-Michigan Border Transportation Partnership, whose purpose is to develop a long-term strategy to improve, in a coordinated fashion, the movement of people, goods and services across the Windsor-Detroit gateway. The Partnership has now entered the formal environmental assessment phase of its bi-national study process for increasing crossing capacity, and is also examining alternative ways of addressing cross-border transportation needs. This phase is expected to last three years, at which time the Partnership will have concluded consultations and developed a preliminary design and plan for expanded border capacity.

The **Canada Marine Act** (CMA) established the first single, comprehensive piece of legislation to govern many aspects of Canada's marine sector, including the establishment of Canada Port Authorities (CPAs), the commercialization of the St. Lawrence Seaway and federal ferry services, and improvements to the way Pilotage Authorities operate in Canada. Transport Canada will be tabling amendments to the CMA in 2005. These amendments will address concerns identified during the 2002 review of the CMA and will focus on the marine sector's financial flexibility (especially for CPAs) to maintain economic viability and respond effectively to changing market demands.

Transport Canada is working with the U.S. Department of Transportation, the U.S. Army Corps of Engineers and the Canadian St. Lawrence Seaway Management Corporation on a comprehensive study of the **future infrastructure needs of the St. Lawrence Seaway**, including the engineering, economic and environmental implications of those needs. The principal focus of the study is to assess the long-term maintenance and capital needs to sustain and optimize the existing Seaway infrastructure.

Ridley Terminals Inc. (RTI) is a parent Crown corporation, which operates a bulk terminal on lands leased from the Prince Rupert Port Authority. RTI primarily handles metallurgical coal mined in north-eastern British Columbia. Due to the low volume of throughput at RTI, it is

facing financial challenges and is receiving contributions from Transport Canada to sustain its operations until the government considers options for its future. In 2004, the department provided financial support to RTI through a contribution agreement and, in 2005, will be providing additional funding and support of RTI's operations and will be developing options for the government respecting possible private sector acquisition of RTI.

Transport Canada will develop a **federal freight strategy** in 2005 that will identify the main themes and issues in freight transportation in Canada. This integrated freight strategy will propose for public discussion strategic directions for the department over the short-and medium-term. The benefits of the freight strategy will be to identify and remove barriers to the smooth and efficient transportation of freight. A key component of the strategy will be the development of a defined role for technology and how the federal government may provide leadership in promoting its use to facilitate solutions for key challenges in the sector.

In terms of passenger travel, VIA Rail is responsible for the safe and efficient provision of inter-city passenger rail services in Canada. VIA receives an annual operating subsidy of \$169 million and also relies on Government funding for its capital needs. Over the next year, the new management of VIA Rail will be expected to undertake a **review of the future of passenger rail in Canada**, considering all options and determine the investments required to ensure the viability of Canada's passenger rail network for the long term. Following that review, Transport Canada will make recommendations to the Government on possible options and funding implications.

➤ INNOVATION

Innovation is key to all of our objectives, and in particular to reconciling the three pillars (safety and security, efficiency, and environmental responsibility) of our vision of a sustainable transportation system. Innovation and skills development can make the transportation sector stronger, more resilient, adaptable and responsive to changing demands and pressures.

Transport Canada is currently reviewing its approach to research and development (R&D), through the development of a **strategic R&D plan**, in order that it becomes more closely aligned with the needs of the sector and the government's vision of an economy that is competitive on the world stage. In doing so the department will be reviewing how it governs its R&D activity, its relations with external partners and other government departments. Key activities to be undertaken in the planning period at Transport Canada's Transportation Development Centre include demonstration of the functionality of newly developed transportation technologies and pursuing the transfer and commercialization of our successful research outcomes.

Transport Canada has encouraged innovation and skills development across Canada through targeted funding of Intelligent Transportation System (ITS), guided by the ITS Strategic Plan. The ITS strategy will continue developing the policy framework to foster innovative technologies. Tools will include funding or R&D and deployment initiatives, and the establishment of networks of researchers and centres of ITS expertise in Canadian universities.

A **highly skilled labour force** is critical in positioning the transportation sector to support the Canadian economy in a highly competitive global environment. Acting as a catalyst, in 2005, Transport Canada will continue cooperative efforts with public and private sector partners to

identify and seek ways to address top skills development challenges, including organizing discussion tables and a Transportation Skills Conference. The department also plans to support specific transportation-related initiatives undertaken by academics and/or public and private sector partners to promote interest and awareness of transportation-related careers among Canadian youth, and to foster the development of a transportation research network.

2.1.3 An environmentally responsible transportation system that contributes to Canada's sustainable development objectives

Although transportation provides many economic and social benefits, the movement of people and goods can have significant environmental consequences, which in turn have social and economic repercussions. Sustainable transportation calls for ensuring that the environment is considered along with economic and social factors in transportation decision-making. Environmental impacts from transportation include air, water and noise pollution, greenhouse gas emissions, and the loss of agricultural land and wildlife habitat. A range of transportation activities contribute to these pressures, including: construction and financing of infrastructure; airport and port operation; road system operation and maintenance; production, operation, maintenance and disposal of vehicles; and, supply of energy and fuel, including non-renewable resources.

To promote a sustainable transportation system, Transport Canada will continue to develop and implement programs and policies in support of sustainable development to protect the natural environment and to achieve a more sustainable transportation system in Canada. As sustainable transportation is a shared responsibility, the department will work with its partners and stakeholders, including the general public, the transportation industry, other federal government departments, provinces, territories and municipalities, as well as international organizations.

Transport Canada's Sustainable Development Strategy 2004-2006 is the third successive three-year strategy developed by the department. It brings more precision to the concept of sustainability, and defines seven challenges and 32 specific commitments. This strategy outlines a set of principles for sustainable development, includes concrete deliverables and performance measures, and defines what the department can do better to integrate sustainable development into its activities. In the short-term, the department will implement the commitments and targets that it has set out for 2004-2006.

Transport Canada has included in its sustainable development strategy, a key challenge involving the improvement of environmental management on Transport Canada lands and in its operations. Although the department no longer directly operates many components of the transportation system, it retains the role of landlord and manager for major components, including the National Airports System. In this role, Transport Canada is responsible for ensuring appropriate stewardship of its lands and facilities. The department has met this continuing challenge through its Environmental Management System (EMS). The EMS helps the department better understand the nature of its environmental impacts and has led to the development of programs in the areas environmental assessment, site remediation, environmental protection and real property to manage those impacts.

Transport Canada's Climate Change Programs strive to reduce the growth of greenhouse gas (GHG) emissions in the transportation sector through a wide range of partnerships, commercialization of near-term fuel-efficient technologies, and sharing the risks and costs of innovation. The programs draw upon the best ideas identified by the Transportation Climate Change Table in 2000 in three main areas. Partnerships established through the Moving on Sustainable Transportation program and the Urban Transportation Showcase Program help foster more sustainable urban transportation. Continuous energy-efficiency improvements are underway within the freight system through the Freight Efficiency and Technology Initiative and the Freight Efficiency Program. More fuel-efficient vehicles for Canadians are supported and promoted through the Advanced Technology Vehicles Program. Key activities under these programs include demonstrations and pilot projects, technology purchase incentives, industry awareness and capacity-building initiatives, and the negotiation of voluntary GHG reduction agreements with modal associations. The programs have developed a substantial presence in the sector, and will begin to yield measurable results in 2006-07 as projects near completion.

The following box provides some high-level performance indicators that will be used to track progress towards the department's sustainable transportation goals.

Indicators of Progress

- *Reduction of total GHG emissions per mode (road gasoline, road diesel, aviation fuel, rail diesel, marine fuel)*
- *Average fuel efficiency for light duty vehicles, light trucks, heavy duty trucks, locomotives and aircraft*
- *Reduction of freight GHG emissions by tonne-km for light trucks, medium trucks, heavy trucks, locomotives and vessels*
- *Average air pollutant per light-duty vehicle (where data is available)*
- *Decreased in air pollutant per tonne-km for for-hire-trucking, marine, rail and air*
- *Reduction of GHG emissions from Transport Canada activities*
- *Transport Canada contaminated sites that have undergone remediation or risk management*

Environmental Responsibility: Challenges and Opportunities

Transportation takes place within a complex web of human and physical interactions and conditions. Transportation has a derived demand and is an enabler of activities driving of our economy, our competitiveness and our overall quality of life.

Canadians value their personal mobility. Within passenger and freight transportation there are multiple factors that affect the interplay with the environment. This is particularly the case on our urban areas, where about 80 per cent of Canadians reside. To a considerable extent, Canada has relied on education and awareness, voluntary measures and initiatives that promote new technologies and best practices. These actions are important first steps, but much more is required to ensure that the environment is more fully incorporated into transportation decisions. Furthermore, while action in the various modes is important, there is a growing need to address systemic challenges and opportunities – to ensure that there is greater integration where this makes sense. Efforts to influence both transportation supply and demand will be critical in terms

of forging a more sustainable transportation system – one that is safe and secure, efficient and respectful of the environment.

The impact of transportation in relation to issues such as climate change, clean air and water and contaminated sites is undeniable. They are linked to other major federal government priorities such as health, a New Deal for Cities, innovation and a strong economy. These issues cannot be dealt with in isolation. For example, actions taken to reduce GHG emissions will have significant co-benefits. The challenge is to adopt a systemic approach to achieve a sound integration of environmental issues into transportation policy.

Additional emphasis is needed on what can be achieved through other measures such as transportation demand management, transit pass, road pricing/user pay systems, parking policies and alternatives to the single occupancy vehicle. Future efforts will also increasingly focus on ensuring the efficiency of the urban transportation system, relieving congestion and improving air quality. The government has recognized the need for improved transit infrastructure and service. To this end, the federal government encourages investments in transit that are coupled with municipal efforts to establish supportive transportation management and land-use planning frameworks.

Influencing the choices of transportation users and shippers is a major long-term challenge. Federal leadership is key to achieving real progress in improving modal use and choice. The first step is to come to grips with the issue of full-cost pricing by identifying and measuring both financial and external costs of transportation, and how best to integrate them in decision-making.

Transport Canada will also continue to advance new technologies in support of sustainable transportation and will explore opportunities to expand its role in research and development for sustainable transportation. The federal government will continue to promote vehicle fuel economy. Ultimately, Transport Canada will champion the integration of technology options for cleaner or more efficient vehicles/fuels in all modes, and optimize the overall efficiency of transportation systems.

In addition, Transport Canada will be adjusting to the major new responsibility of the *Navigable Waters Protection Act*. This has major implications for the department, particularly with respect to the environmental assessments that are required under the *Canadian Environmental Assessment Act*.

To do its part in meeting the challenges, Transport Canada will continue to develop and manage policies and programs to address government-wide sustainable development and environmental issues as they relate to the transportation sector. The department will work with its partners and stakeholders, who include the general public, the transportation industry, other federal government departments, provinces, territories and municipalities, as well as international organizations, to overcome these challenges.

Environmental Responsibility: Strategic Priorities

To promote an environmentally responsible transportation system that is mindful of safety and security and efficiency imperatives, the department will focus its efforts on key activities and

initiatives that support the three strategic priorities of Climate Change, Environmental Assessment and Environmental Protection and Remediation.

➤ CLIMATE CHANGE

The Kyoto Protocol on Climate Change has been ratified by Canada and officially entered into force on February 16, 2005. The Kyoto Protocol requires Canada to reduce its GHG emissions by six per cent from 1990 levels by the commitment period of 2008-2012. The Government of Canada is developing the **next generation of climate change policies** to build on those already in place.

Transport Canada plays a lead role on climate change policy as it relates to transportation. It works with other government departments and stakeholders to develop and analyze new policies and measures for reducing GHG emissions from the transportation sector. In 2005-06, the department will propose new policies and programs in support of Canada's Kyoto commitment.

An important component of the government's climate change objectives is to attain an agreement with automakers to improve **motor vehicle fuel efficiency** (new cars and light trucks) by 25 per cent by 2010. While the government is committed to reaching a voluntary agreement, it will also be evaluating alternative approaches, including regulation and the use of economic instruments. Transport Canada will lead the federal government's efforts in these areas.

The Advanced Technology Vehicles Program (ATVP) is a component of the Motor Vehicle Fuel Efficiency Initiative under the Government of Canada's Action Plan 2000 on Climate Change. The role of the ATVP is to evaluate advanced vehicles and technologies to determine their role in meeting the program objectives and to showcase these technologies and their benefits to Canadians.

By increasing the knowledge of advanced technologies through the ATVP's public education efforts, the Canadian public will be better prepared to use and accept these technologies, and the environment will benefit by a faster increase of advanced technology vehicles in the Canadian fleet. The added cost of some of these technologies will diminish once economies of scale take effect.

The role of the Fuel Consumption Program (FCP) is to administer the voluntary Government/Industry Fuel Consumption Program. The program is expected to result in increased public awareness of vehicle fuel efficiency and more fuel-efficient new light duty vehicles in Canada. Performance will be measured through the continued maintenance of the Vehicle Fuel Economy Information System; conducting numerical audits of manufacturer submitted data; conducting confirmatory testing of a limited sample of new motor vehicles; and informing the Canadian public about low carbon fuels and fuel-efficient vehicles through the Fuel Consumption Guide and other means. In 2005-06, Transport Canada will be seeking the resources necessary to strengthen both the ATVP and the FCP, and to place them on a more sustainable footing.

Transport Canada has reached a voluntary performance agreement with the Air Transport Association of Canada to reduce GHG **emissions in the freight aviation sector**. The agreement demonstrates the department's commitment to working with the transportation industry to

achieve sustainable transportation and reduce the impact of transportation on climate change. The agreement includes a yearly reduction target, an action plan and annual progress reporting.

Road Safety is currently conducting a **research program on speed management**. Transport Canada has policy and regulatory interests in motor vehicle speed from both safety and energy perspectives. The overall objective of this program is to analyze and quantify the effects of technical and behavioural measures to influence vehicle speeds in terms of their potential impact upon road safety and GHG emissions.

Transport Canada will continue to work towards **reducing Greenhouse Gas Emissions in the rail sector**. Specifically, it will work with Environment Canada and the Railway Association of Canada on expanding the existing Environmental Performance Agreement to include more effective plans and targets to reduce greenhouse gas emissions, and control over toxic emissions. The agreement is an undertaking by the Railway Association of Canada to record and report overall emissions levels from locomotives operating in Canada, and to comply with a set limit on oxides of nitrogen (NOx) emissions. Transport Canada will also be conducting studies and test programs with the U.S., the railway industry and other stakeholders on the issue of toxic emissions with a view to reducing the levels important to air quality.

➤ ENVIRONMENTAL ASSESSMENT

As of March 29, 2004, responsibility for the Navigable Waters Protection Program was transferred from Fisheries and Oceans Canada to Transport Canada. Certain approvals under the *Navigable Waters Protection Act* (NWPA) trigger the need for an environmental assessment under the *Canadian Environmental Assessment Act*. Transport Canada is now responsible for ensuring that these environmental assessments are carried out and is responsible for their approval.

For the fiscal year 2004-2005, both the number of environmental assessments completed and the number of environmental assessments underway have increased significantly due to the NWPA transfer. This increase in the number of environmental assessments being worked on also has significant resource implications for the department. During 2005-2006, new guidance material will be developed to reflect the environmental assessment responsibilities that have come to the department via the NWPA. The department will continue to monitor how many environmental assessments are completed or initiated per fiscal year.

➤ ENVIRONMENTAL PROTECTION AND REMEDIATION

The Transit Pass Program (Ecopass) represents a critical element within the department's strategy to reduce GHG emissions from workplace travel. The project, which has been extensively tested over the last few years, enables participating federal department employees to purchase discounted annual transit passes through a convenient method of either payroll deduction or pre-authorized payments. Late in 2004, the Transit Pass Program was expanded to Public Works and Government Services Canada and offered to all federal departments in the National Capital Region. Transport Canada has established a project office to assist other departments in implementing the program. In 2005-06, the department will also lead interdepartmental efforts to find other ways to encourage the use of public transit.

Transport Canada also continues to undertake work detailed in its departmental Contaminated Sites Management Plan. The plan is a Treasury Board requirement that outlines the department's five-year strategy for managing its contaminated sites and identifying suspected contaminated sites. In addition to funding from within the department, the Federal Contaminated Sites Accelerated Action Plan Fund will be utilized to initiate or accelerate assessment work and remediate high-risk sites.

2.2 Transport Canada's Management Agenda

To continue to excel at serving the public interest and to succeed in its mission, Transport Canada recognizes the importance of being able to focus on management results. This can be achieved by leveraging the expertise and know-how of our operational business and corporate support teams through a vibrant management agenda.

The departmental management agenda is directly aligned with the overall directions and strategic themes given by the federal government, which are adapted to the specific circumstances and challenges of our organization.

Management Agenda: Challenges and Opportunities

Transport Canada's management agenda is built on a premise of continuous improvement, enabled by a culture that embraces change. It reflects the understanding that there is always room to improve our approach to management to better reflect the commitment and initiatives stated in *Results for Canadians*, specifically to: be citizen-focused; exhibit modern workplace values and practices; spend responsibly; and be results-based.

Transport Canada's challenge is to continue to focus on the management agenda, while broadening its scope to align with the *Management Accountability Framework*. Departmental managers must have the tools and a supportive culture in place to manage effectively. We must also ensure that the commitment and initiatives stated in *Results for Canadians* are integrated into day-to-day practices.

The department continues to pursue activities to strengthen its management capacity through the integration of the ten management principles of excellence stated in the *Management Accountability Framework*. Over the next few years, while pursuing progress on all ten elements of the framework, the department will focus on strengthening its capacity in the following areas of Governance and Strategic Direction, Accountability, People, Stewardship and Values and Ethics.

➤ GOVERNANCE AND STRATEGIC DIRECTION

A specific key priority for Transport Canada's Management Executive Committee will be to focus on *Governance & Strategic Direction* towards ensuring that the essential conditions, such as internal coherence and alignment to outcomes, are in place for providing effective strategic direction, support to the minister and Parliament, and the delivery of results. This includes the communication of clear strategic priorities in the *Report on Plans and Priorities*. As well, steps are being taken to enhance the department's planning and reporting capacity through **integration of Financial, Human Resources, Information Technology and Information Management planning**.

Indicator of Progress

- *Strengthened reporting to Parliament*

➤ ACCOUNTABILITY

To demonstrate that accountabilities for results are clearly assigned and measured throughout Transport Canada and to further improve the department's capacity to focus on results, strengthening the department's accountability framework has become a key objective. To achieve this, the department will continue to enhance its current planning, reporting and accountability structure to improve its description of the hierarchy of programs and their link to strategic outcomes. This improvement will strengthen reporting and align information based on priorities, plans, actual expenditures and results at the appropriate level of aggregation.

Indicator of Progress

- *Improved capacity for decision-making based on an integration of all resource information*

➤ PEOPLE

There are many challenges that must be met over the next several years to ensure a vital and high-performing public service. Human resources management practices and culture must evolve to ensure Transport Canada has the workforce and workplace to assure its success and a confident future for the Public Service of Canada. The *Public Service Modernization Act* will bring many changes to the way departments manage their human resources. Accordingly, Transport Canada will continue to strive towards its human resources' ultimate outcomes of a productive and sustainable workforce and an enabling work environment. Articulated below are some enablers to these outcomes and the people priority areas on which the department plans to focus in the next fiscal year and beyond.

In the years to come, the *Public Service Modernization Act* will significantly impact all departments, including Transport Canada. Major changes are under consideration to ensure more collaborative labour-management relations, a more flexible staffing system, a more focused approach to corporate learning and development, and clearer roles and accountabilities.

The greatest challenge will be to implement the necessary changes to human resources management processes while maintaining existing services and processes. Transport Canada has adopted a phased implementation strategy, which includes a communication strategy and a learning strategy that has been sequenced with the coming into force of the various parts of the legislation. This strategy is built on engagement, maintaining and building capacity, improving processes and consultation. In 2005-06, the department will devote significant effort to review and develop the new policies, processes, frameworks, systems and delegation instruments required under the new legislation; to engage and inform employees, managers and the HR professionals on the new regime; and to implement the learning strategy to ensure that employees, managers and HR professionals are equipped with the knowledge and skills they need to function under the new regime.

In addition, the department will review its Human Resources Information Management System to ensure that it has the required reporting functionalities to meet the reporting requirements of the new legislation.

Transport Canada is committed to moving forward on its agenda to ensuring that its workforce is reflective of the Canadian population. Through a **diversity** strategy, the department supports a corporate culture and behaviours that promote mutual respect, acceptance, teamwork, and productivity. The objective of Transport Canada is to reach, by 2008, a rating of 4.0 out of 5 on the Equity Continuum, a tool that measures the way an organization approaches diversity in its workplace and the reasons for it. In 2005-06, the department will undertake another Diversity Climate Survey to measure the progress it has made and determine the priority areas that require attention.

Linguistic duality is intrinsically linked to the Canadian identity. That is why it is essential that the public service reflects this and fully integrates these underlying values. Transport Canada recognizes the importance of respecting both of Canada's official languages and will continue efforts to meet its official languages obligations and make progress in this regard through its Official Languages Strategy.

Indicators of Progress

- *Progress towards Public Service Modernization Act implementation, including managers and employees having an increased understanding of implemented elements in accordance with the coming into force of the various parts of the legislation (percentage of managers/employees briefed or trained)*
- *Increased representation of employment equity designated groups compared to labour market availability, including increased recruitment of visible minorities in both the executive and technical groups*
- *Increase in the number of "bilingual imperative" staffing actions*
- *Increase in the number of bilingual supervisory positions*

➤ STEWARDSHIP

The control regime will be strengthened through improved integration and effectiveness of business tools and practices, thereby improving our capacity to ensure responsible spending. Since the mid 1990s, Transport Canada has been investing in the enhancement of its internal systems (e.g. Human Resources Finance, Information Management and Information Technology) to improve its stewardship capacity. The department's Enterprise Resource Planning system, data warehousing and business intelligence tools provide relevant information on resources and results, and form an essential part of the control framework within the department. Although the systems have improved administrative efficiencies and controls over the financial and physical protection of Transport Canada's assets, improvements continue to be made to further enhance the department's capacity to provide a comprehensive, integrated source of financial, HR and operational information on programs and activities.

To ensure that stakeholders will have reliable and relevant information on the resources required to achieve program results and to measure program performance, improvements will be required in the **integration of financial and non-financial data**. Transport Canada will need to leverage available financial information and make appropriate linkages to performance information in support of decision-making.

A strong collaborative approach will ensure that products and solutions are business focused and therefore directly link to

internal and government wide direction. Participation on Government of Canada related working groups and forums will ensure exchange of common approaches and synchronization of services based on the government's horizontal and shared services agenda.

Indicator of Progress

- *A more robust planning and reporting framework through the integration of corporate information systems and controls*

➤ **VALUES AND ETHICS**

Transport Canada will continue to work towards ensuring that its Values and Ethics are incorporated into decision-making practices and reflect its culture and business realities. As published in the 2002 Public Service Employee Survey, departmental values and ethics are viewed by Transport Canada employees as consistent with, or better than, the public service as a whole. Core values are published and widely shared. The department has, on a general basis, demonstrated that it "lives its values" and managers act with integrity. However, with the introduction of the new Values and Ethics Code, efforts to actively **promote a values-based culture** are now underway.

Communication and training activities have been introduced to help employees develop ethical reasoning as a decision making process. This contributes to establishing a values-based culture at Transport Canada. Employees now have access to information and training material, as well as to the Departmental Advisor, Values and Ethics, for guidance in matters of ethical decision-making. Transport Canada is reviewing its Conflict of Interest Policy in the context of the new Code, which is also being incorporated into management and orientation training courses.

Indicators of Progress

- *Sound advisory and recourse mechanisms in place.*
- *Orientation, learning and other tools to support staff*

SECTION III – SUPPLEMENTARY INFORMATION

3.1 Management Representation

I submit for tabling in Parliament, the *2005-2006 Report on Plans and Priorities* (RPP) for

TRANSPORT CANADA

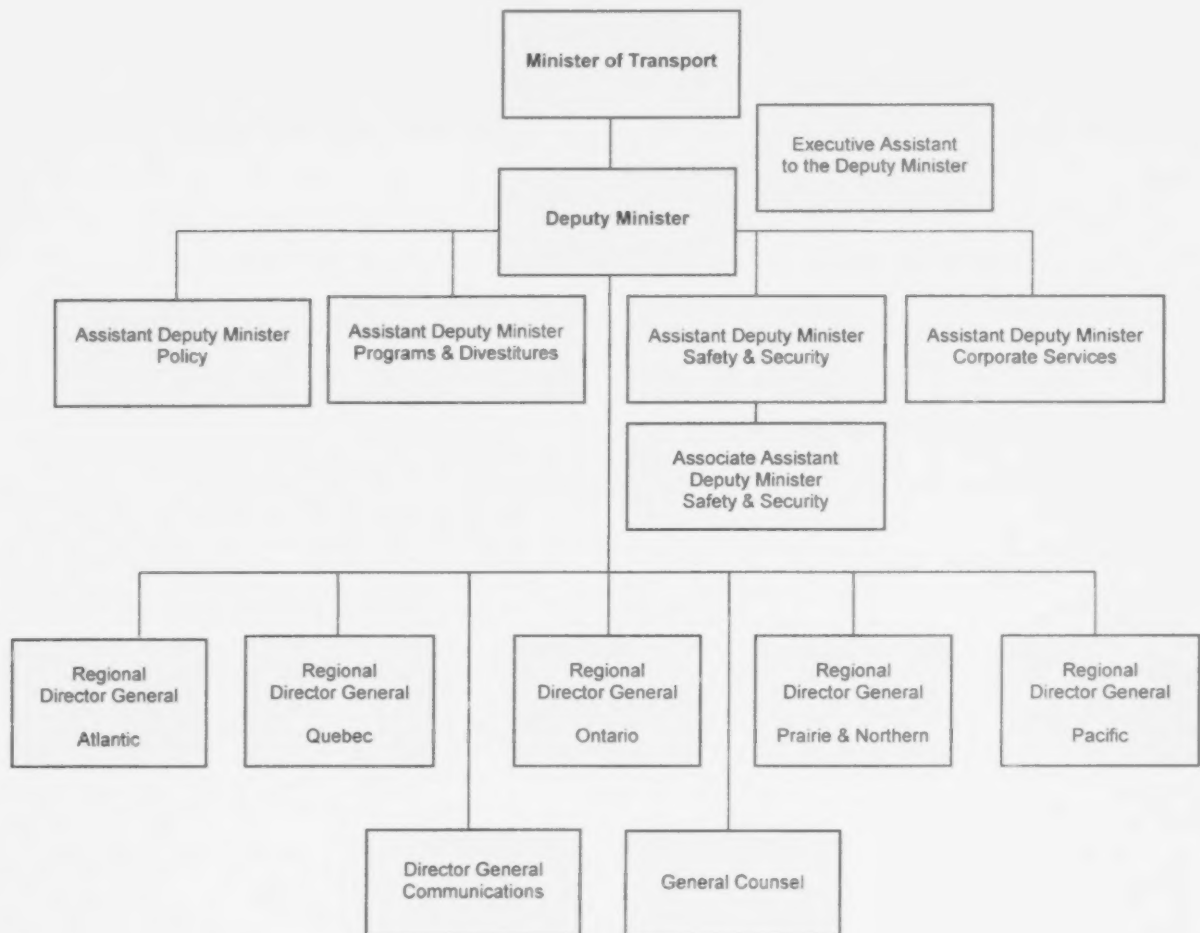
This document has been prepared based on the reporting principles contained in the *Guide to the preparation of Part III of the Estimates: Reports on Plans and Priorities*.

- It adheres to the specific reporting requirements outlined in the TBS guidance;
- It is based on the department's approved accountability structure as reflected in its Management, Resources and Results Structure;
- It presents consistent, comprehensive, balanced and accurate information;
- It provides a basis of accountability for the results achieved with the resources and authorities entrusted to it; and
- It reports finances based on approved planned spending numbers from the Treasury Board Secretariat.


Name: Louis Ranger
Title: Deputy Minister

3.2 Organizational Information

At Transport Canada headquarters, four Assistant Deputy Ministers — Policy, Programs and Divestiture, Safety and Security, and Corporate Services and one Associate Assistant Deputy Minister, Safety and Security — report to the Deputy Minister, as do the Director General of Communications and the Departmental General Counsel. Five Regional Directors General — Atlantic, Quebec, Ontario, Prairie and Northern, and Pacific — also report directly to the Deputy Minister. Each of these organizational heads is accountable for the management of his/her organization and for the delivery of results associated to the program activities as set out in the new Program Activity Architecture.



3.3 Financial Tables

Table 1: Departmental Planned Spending and Full Time Equivalents

(\$ 000s)	Forecast Spending 2004-2005 ¹	Planned Spending 2005-2006 ²	Planned Spending 2006-2007	Planned Spending 2007-2008
• Policies, Rulemaking, Monitoring and Outreach in support of a safe and secure transportation system.	512,522	540,695	586,656	562,190
• Canadian Air Transport Security Authority	503,675	438,400	315,566	290,000
• Policies, Programs and Infrastructure in support of a market-based framework.	633,208	558,661	337,204	311,174
• Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	32,019	32,188	32,188	31,939
• Marine Atlantic Inc.	72,907	24,533	22,490	22,707
• VIA Rail Canada Inc.	191,301	169,001	169,001	169,001
• Policies and Programs in support of sustainable transportation.	31,235	85,581	69,226	49,108
• Budgetary Main Estimates (gross)	1,976,867	1,849,059	1,532,331	1,436,119
Less: Respendable revenue ³	318,345	356,480	384,806	399,869
Total Main Estimates	1,658,522	1,492,579	1,147,525	1,036,250
<i>Adjustments:</i>				
• Budget Announcement:				
• Expenditure Review Committee Decisions	-	(6,343)	(11,357)	(17,245)
<i>Other:</i>				
• NAVCAN Commercialization & Environmental Remediation	-	9,522	-	-
• Capital carryforward	-	3,010	-	-
<i>Total Adjustments</i>	-	6,189	<i>(11,357)</i>	<i>(17,245)</i>
Total Planned Spending	1,658,522	1,498,768	1,136,168	1,019,005

Table 1: Departmental Planned Spending and Full Time Equivalents
(Continued)

(\$ 000s)	Forecast Spending 2004-2005 ¹	Planned Spending 2005-2006 ²	Planned Spending 2006-2007	Planned Spending 2007-2008
Total Planned Spending	1,658,522	1,498,768	1,136,168	1,019,005
Less: Non-Respendable revenue ³	34,305	31,691	32,184	32,436
Plus: Cost of services received without charge ⁴	57,590	56,657	56,463	56,382
Net cost of Program	1,681,807	1,523,734	1,160,447	1,042,951

Full Time Equivalents	4,810	4,956	4,935	4,935
------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Due to rounding, columns may not add to total shown.

The planned spending over the three year period is diminishing mainly because of a decrease in the Canadian Air Transport Security Authority capital budget (due to the near completion of its National Deployment Plan); by the continued divestiture of ports and airports; and by the winding down of transfer payments, such as the Strategic Highway Infrastructure Program, payment to Canadian Wheat Board for the acquisition and leasing of hopper cars, and Action plan 2000 for Climate Change.

1. Reflects best forecast of planned spending to the end of the fiscal year based on actual information at December 31, 2004.
2. The Planned Spending amounts represent the sum of the Main Estimates and the adjustments planned for each fiscal year.
3. For more details, see Table 7 Sources of Respendable and Non-Respendable Revenue.
4. For more details, see Table 4 Net Cost of Department for the Estimates Year.

Table 2: Program by Activity

Program Activity \$000s	2005-2006 Budgetary						Adjustments (planned not spending in Main Estimates)	Total Planned Spending
	Operating	Capital	Grants and Contributions	Gross	Revenue	Net = Total Main Estimates		
Policies, Rulemaking, Monitoring and Outreach in support of a safe and secure transportation system	441,842	38,330	60,523	540,695	(98,923)	441,772	(271)	441,501
Canadian Air Transport Security Authority	303,532	134,868	-	438,400	-	438,400	-	438,400
Policies, Programs and Infrastructure in support of a market-based framework	136,563	35,076	387,022	558,661	(246,864)	311,797	7,909	319,706
Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	28,574	3,614	-	32,188	-	32,188	(900)	31,288
Marine Atlantic Inc.	23,503	1,030	-	24,533	-	24,533	-	24,533
VIA Rail Canada Inc.	169,001	-	-	169,001	-	169,001	-	169,001
Policies and Programs in support of sustainable transportation	58,093	1,384	26,104	85,581	(10,693)	74,888	(549)	74,339
Total	1,161,108	214,302	473,649	1,849,059	(356,480)	1,492,579	6,189	1,498,768

Due to rounding, columns may not add to total shown.

Table 3: Voted and Statutory Items listed in Main Estimates

2005-2006			
Vote or Statutory Item	Truncated Vote or Statutory Wording	Current Main Estimates \$000s	Previous Main Estimates \$000s
1	Operating expenditures	197,377	213,861
5	Capital expenditures	74,790	60,210
10	Grants and contributions	417,299	531,216
15	Payments to Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	32,188	32,077
20	Payments to Marine Atlantic Inc.	24,533	27,607
25	Payments to VIA Rail Canada Inc.	169,001	191,301
30	Payments to the Canadian Air Transport Security Authority	438,400	466,499
(S)	Minister of Transport — salary and motor car allowance	70	70
(S)	Contributions to employee benefit plans	64,671	67,372
(S)	Payments to Canadian National Railway Company — Victoria Bridge, Montreal	3,300	3,300
(S)	Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	17,900	1,900
(S)	Northumberland Strait Crossing subsidy payment	53,050	51,800
	Total Department	1,492,579	1,647,213

Due to rounding, columns may not add to total shown.

(S): Statutory

Table 4: Net Cost of Department for the Estimates Year

	Transport Canada
(\$ 000s)	
Total Planned Spending	1,498,768
<i>Plus: Services Received without Charge</i>	
• Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	22,694
• Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by TBS (excluding revolving funds)	25,869
• Workers compensation coverage provided by Social Development Canada	3,626
• Salary and associated expenditures of legal services provided by Justice Canada	4,468
	56,657
<i>Less: Non-respendable Revenue</i>	31,691
2005-2006 Net cost of Department	1,523,734

Due to rounding, columns may not add to total shown.

Table 5: Summary of Capital Spending by Program Activity

(\$ 000s)	Forecast Spending 2004-2005	Planned Spending 2005-2006	Planned Spending 2006-2007	Planned Spending 2007-2008
• Policies, Rulemaking, Monitoring and Outreach in support of a safe and secure transportation system	25,520	41,340	30,495	29,135
• Canadian Air Transport Security Authority	224,712	134,868	9,661	-
• Policies, Programs and Infrastructure in support of a market-based framework	34,019	35,076	43,845	44,811
• Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	6,434	3,614	2,500	1,823
• Marine Atlantic Inc.	5,682	1,030	944	953
• VIA Rail Canada Inc.	71,600	-	-	-
• Policies and Programs in support of sustainable transportation	603	1,384	1,160	1,054
Total	368,570	217,312	88,605	77,776

Due to rounding, columns may not add to total shown.

Table 6: Loans, Investments and Advances (Non-Budgetary)

(\$ 000s)	Forecast Spending 2004-2005	Planned Spending 2005-2006	Planned Spending 2006-2007	Planned Spending 2007-2008
Policies, Programs and Infrastructure in support of a market-based framework				
• Loan to Saint John Harbour Bridge Authority	22,646	21,646	20,646	19,646
• Loans assumed from the former St. Lawrence Seaway Authority	180	-	-	-
Total Outstanding Loan Balance	22,826	21,646	20,646	19,646

Due to rounding, columns may not add to total shown.

Table 7: Sources of Responsible and Non-Responsible Revenue

Responsible Revenue

(\$ 000s)	Forecast Revenue 2004-2005	Planned Revenue 2005-2006	Planned Revenue 2006-2007	Planned Revenue 2007-2008
Policies, Rulemaking, Monitoring and Outreach in support of a safe and secure transportation system				
• Canadian Aviation Regulation Fees	7,621	8,817	8,832	8,846
• Aircraft Maintenance and Flying Services	29,115	25,260	25,260	25,260
• Marine Safety Regulation Fees	8,157	7,394	7,144	6,944
• Inspections and Certifications	3,451	1,027	1,027	1,027
• Research and Development	393	-	-	-
• Airports – lease ¹	-	50,000	50,000	50,000
• Miscellaneous internal and external revenues	1,959	6,425	7,669	7,629
	50,696	98,923	99,932	99,706
Policies, Programs and Infrastructure in support of a market-based framework				
• Air Services Forecasts revenues	273	160	160	160
• <i>Canada Marine Act</i> – Port Revenues	9,895	8,440	7,463	7,515
• Airport operations revenues	6,070	9,985	10,077	10,161
• Airports - lease and chattel payments ¹	240,114	221,092	250,928	266,090
• Research and Development	2,083	1,884	1,884	1,884
• Miscellaneous internal and external revenues	9,214	5,303	3,662	3,656
	267,649	246,864	274,174	289,466
Policies and Programs in support of sustainable transportation				
• Airports – lease ¹	-	10,000	10,000	10,000
• Miscellaneous internal and external revenues	-	693	700	697
	-	10,693	10,700	10,697
Total Responsible Revenue	318,345	356,480	384,806	399,869

Table 7: Sources of Respendable and Non-Respendable Revenue *(continued)*

Non-Respendable Revenue

(\$ 000s)	Forecast Revenue 2004-2005	Planned Revenue 2005-2006	Planned Revenue 2006-2007	Planned Revenue 2007-2008
Policies, Programs and Infrastructure in support of a market-based framework				
• Non-navigational assets - St. Lawrence Seaway	4,900	4,900	4,900	4,900
• Canada Port Authority stipends	11,340	11,721	12,199	12,461
• Research and Development - Royalty revenue	65	70	85	75
• Hopper Car rentals	18,000	15,000	15,000	15,000
Total Non-respendable Revenue	34,305	31,691	32,184	32,436
Total Respendable and Non-Respendable Revenue				
	352,650	388,171	416,990	432,305

Due to rounding, columns may not add to total shown.

1. *The aviation activities are funded through parliamentary appropriations and respendable revenue vote netted to the department. To offset the aviation related costs, an adjustment has been made to the planned revenues to allocate some of the vote netted airport lease revenue from the program activity Policies, Programs and Infrastructure in support of a market-based framework (\$70 million) to the Policies, Rulemaking, Monitoring and Outreach in support of a safe and secure transportation system (\$50 million), Policies and Programs in support of sustainable transportation (\$10 million) and Departmental Administration (\$10 million). Departmental Administration revenues are redistributed among the three other program activities mentioned above.*

Table 8: Resource Requirement by Branch or Sector

2005-2006				
(\$ 000s)	Policies, Rulemaking, Monitoring and Outreach in support of a safe and secure transportation system	Policies, Programs and Infrastructure in support of a market-based framework	Policies and Programs in support of sustainable transportation	Total Planned Spending
Associate Deputy Minister – Safety and Security	722,585	-	-	722,585
Associate Deputy Minister – Policy	-	433,680	274	433,954
Associate Deputy Minister – Program and Divestiture	-	42,300	64,180	106,480
Director General Atlantic	26,842	8,081	2,216	37,139
Director General Quebec	30,827	26,724	1,524	59,075
Director General Ontario	36,615	10,034	662	47,311
Director General Prairie and Northern Region	32,592	14,602	4,628	51,822
Director General Pacific	30,440	9,107	855	40,402
Total	879,901	544,528	74,339	1,498,768

Due to rounding, columns may not add to total shown.

Table 9: Major Regulatory Initiatives

Regulations	Expected Results
Amendments to the <i>Aeronautics Act</i> are underway to address fatigue management, liability insurance, aviation companies' management systems, analysis and reporting of safety data, and new compliance and enforcement tools. The amendment process is progressing smoothly "as a result of" early consultation with key industry stakeholders.	Modernized legislative requirements to respond to industry needs.
Amend the Canadian Aviation Regulations to allow the Canadian Business Aviation Association to issue certificates of operation for Canadian non-commercially operated business aircraft and to monitor their activities.	Provide industry with additional flexibility and operating efficiencies, and the potential for operators to play a more direct role in managing their own safety systems.
New Canadian Aviation Regulations incorporating fatigue risk management systems into aviation maintenance organizations. These regulations are an extension of the safety management system approach to managing risks in the aviation environment. They will help minimize the potential occurrence of fatigue-related human error, build awareness of fatigue as a workplace hazard, and improve the operator's ability to mitigate the impact of fatigue-related hazards.	Enhanced aviation safety due to a reduction of incidents related to operator fatigue.
New Canadian Aviation Regulations to address air rage and interference with crew members. The regulations will enhance the ability of air operators, private operators and their employees to deal with the growing problem of aviation passengers who are unruly or disruptive.	Enhanced aviation safety due to a reduction of air rage and disruption incidents.
New Canadian Aviation Regulations to address flight attendant ratios. The regulation will modify the requirements from the current 1 flight attendant for every 40 passengers or portion thereof, to 1 flight attendant for every 50-passenger seats or portion thereof. This would harmonize Canada's regulations with those of the United States.	Provide industry with additional flexibility and operating efficiencies. Allow economic parity for the industry with the United States and all other countries with the exception of Australia (1 in 36).
New Civil Aviation regulatory amendments to introduce a requirement for certificate holders to have a safety management system in place that integrates operations and technical systems with financial and human resource management.	Safe operations and compliance with the Canadian Aviation Regulations.
Commercial Drivers' Hours of Service Regulations, under the <i>Motor Vehicle Transport Act</i>, 1987, will be published in the <i>Canada Gazette</i>, Part II, winter 2005 for implementation 2006. These harmonized federal and provincial regulations are science-based and simplified.	Reduction in commercial vehicle collisions related to driver fatigue.
Motor Carrier Safety Fitness Certificate Regulations, under the <i>Motor Vehicle Transport Act</i>, 1987, will be published in the <i>Canada Gazette</i>, in spring 2005 for implementation on January 1, 2006. For the first time, a prescriptive national regulatory framework will regulate federal motor carriers under a common set of rules, as administered and enforced by provinces/territories.	Reduced incidence of commercial vehicle collisions due to improved safety monitoring, accountability and enforcement of motor carriers.

Table 9: Major Regulatory Initiatives (continued)

Regulations	Expected Results
Canada Motor Vehicle Safety Standard 114 — Locking System , to introduce vehicle theft immobilization requirements.	Annual reduction of up to 15 fatalities and 58 injuries due to a reduction in vehicle theft by young offenders.
Canada Motor Vehicle Safety Standard 202 — Head Restraints , to introduce new more stringent performance requirements for head restraints.	A reduction in neck injuries that result from vehicle collisions.
Canada Motor Vehicle Safety Standard 208 — Occupant Restraint Systems in Frontal Impact , study underway to ensure that seat belts and air bags are designed to provide optimal protection to belted occupants and that any unnecessary injuries due to occupant protection system are minimized.	Annual reduction of 12 fatalities and 44 serious injuries due to advanced seat belts and air bags.
Canada Motor Vehicle Safety Standard 210.1 — User-ready Tether Anchorages for Restraint Systems and Canada Motor Vehicle Safety Standard 210.2 — Lower Universal Anchorage Systems for Restraint Systems and Booster Cushions proposed extension to school buses, requiring one set of universal lower anchorages and tether anchorage on each bench seat to properly secure infant or child restraint systems.	Improved safety of small children travelling on school buses.
Canada Motor Vehicle Safety Standard 206 — Door Locks and Door Retention Components . Regulatory development of a new global technical regulation on door locks in conjunction with the National Highway Traffic Safety Administration.	Improved vehicle safety due to superior door lock requirements, which would also be harmonized with those of the U.S., Europe and Japan.
Canada Motor Vehicle Safety Standard 122 — Motorcycle Brake Systems , update and harmonization to develop one world regulatory requirement.	Improved motorcycle brake performance, especially wet braking performance.
Introduce Canada Motor Vehicle Safety Standard 139 for light duty vehicle tires.	Improved performance of light duty vehicle tires.
Canada Motor Vehicle Safety Standard 500 — Low-speed Vehicles . The regulatory development of additional performance criteria for low-speed vehicles will be reviewed and the definition clarified.	Improved safety of low-speed vehicles due to the implementation of additional performance requirements.
Transport Canada's pollution prevention program will undergo a major update through the introduction of new regulations under the existing Canada Shipping Act (CSA) . Existing provisions for sewage and air pollution will be dramatically expanded, provisions for garbage will be updated and new requirements will be introduced for anti-fouling systems and ballast water discharges. At the same time, through co-operative efforts with Environment Canada and Fisheries and Oceans Canada, a variety of issues will be addressed to further efforts to prevent ship-source marine pollution. These will include actions to accelerate the phase-out of single-hulled tankers, eliminate sub-standard ships, introduce a 'green ship' program for Canada, seek higher penalties from the courts for ship-source pollution, optimize surveillance and enforcement efforts, and investigate improvements to the provision of shore waste reception facilities. The regulations will be harmonized where necessary with other nations and administrations.	Reduction in incidents related to the pollution of the environment from ship sources.
Ballast Water Regulations (new) , to harmonize with the International Maritime Organization's Ballast Water Control Guidelines, U.S. laws regarding ballast water, and the Great Lakes Water Quality Agreement of 1978. (CSA)	Reduced incidents related to ship-source marine pollution.
Boating Restriction Regulations (revised) to provide for the establishment of restrictions to boating activities and navigation in Canadian waters. (CSA and CSA 2001)	Enhanced marine safety.

Table 9: Major Regulatory Initiatives (continued)

Regulations	Expected Results
Competency of Operators of Pleasure Craft Regulations (revised) , impose competency requirements on operators of pleasure craft with amendments underway, under the current Act, to improve the administration of the testing process to be followed by a reformed regulation, under the new Act, to deal with the issue of accreditation. (CSA, CSA 2001)	Enhanced marine safety.
Life Saving Equipment Regulations (revised) (CSA)	Enhanced safety of children travelling on board Canadian vessels.
Navigation Safety Regulations (new) , including amendments to the Charts and Nautical Publications Regulations 1995, Crewing Regulations and Ship Station (Radio) Technical Regulations 1999, to give effect to new international requirements contained in Chapter IV Safety of Navigation of the International Convention for the Safety of Life at Sea (1974). (CSA)	Enhanced marine safety.
Ship Station (Radio) Regulations 1999 (revised) , to prescribe radio communication equipment to be carried by commercial ships for the purpose of distress, urgency, safety and general communication. (CSA)	Enhanced marine safety.
Ship Station (Radio) Technical Regulations 1999 (revised) , to prescribe technical characteristics, installation requirements and the operation and inspection of ship stations. (CSA)	Enhanced marine safety.
Special Purpose Vessel Regulations (new) (CSA)	Enhanced safety of inflatable vessels that carry persons for remuneration in Canadian waters, such as for white-water rafting and whale watching.
Regulatory reform under the <i>Canada Shipping Act, 2001</i> (CSA 2001) , is proceeding in a two-phase approach. Over 50 existing regulations will be overhauled into 17 regulations in Phase I, and the modernization of the remaining regulations will take place in Phase II. Phase I focuses on those that are needed to bring the <i>Act</i> into force and is expected to be completed by the end of 2006. The Department envisions simultaneous development of new products such as training packages and electronic documents and tools to support the new <i>Act</i> . Phase II will concentrate on the existing regulations that are consistent with the <i>Act</i> ; generally, these regulations need only to be updated and modernized and not overhauled as those in Phase I.	A twenty-first century shipping law to promote safety on board vessels and to protect the marine environment in the context of a healthy, competitive marine industry.
Administrative Monetary Penalties Regulations (new) , to provide a graduated enforcement scheme and effective deterrents for violations on vessels operating in Canadian waters. (CSA 2001)	Enhanced marine safety and compliance.
Cargo Regulations (new) , to rationalize existing rules for loading and stowing cargo. (CSA 2001)	Enhanced marine safety.
Collision Regulations (revised) , to promote uniform measures and safe conduct of vessels. (CSA 2001)	Improved consistency of regulations and enhanced safety related to the conduct of vessels.
Environmental Response Regulations (new) , these new regulations will enhance the obligations on the part of response organizations and oil handling facilities to ensure better protection of Canada's marine environment from damage caused by the spillage of oil. (CSA 2001)	Enhanced protection of the marine environment.
Fire Safety Regulations (new) , to protect against fire on shipboards. (CSA 2001)	Reduced risk of fire-related incidents onboard ships.
Fishing Vessel Safety Regulations (new) , to provide for safety onboard fishing vessels. (CSA 2001)	Enhanced fishing vessel safety.

Table 9: Major Regulatory Initiatives (continued)

Regulations	Expected Results
Load Lines Regulations (new) , to streamline existing regulations and address the requirements of the International Load Line Convention and Protocol. (CSA 2001)	More streamlined and harmonized regulations.
Marine Personnel Regulations (new) , to streamline the existing crewing and certification requirements into one regulation and add a labour component. (CSA 2001)	More streamlined and harmonized regulations.
Prevention of Pollution from Vessels Regulations (new) , to repackage the existing regulations and include the Convention on Marine Pollution MARPOL Annexes 4, 5 and 6 (CSA 2001).	Reduced incidents related to ship-source marine pollution.
Small Commercial Vessel Regulations and Pleasure Craft Regulations (new) (CSA 2001)	Improved consistency of construction standards and enhanced marine safety and awareness of small vessels.
Vessel Clearance Regulations (new) , to streamline existing regulations and add the requirement to carry additional documentation. (CSA 2001)	More streamlined and harmonized regulations.
Vessel Registration and Tonnage Regulations (new) , these new regulations will clarify for stakeholders the requirements for registering and calculating the tonnage of their vessels as well as comply with the terms of the International Convention on the Tonnage Measurements of Ships (1969). (CSA 2001)	More streamlined and harmonized regulations.
Pursuant to the <i>Pilotage Act</i> , the four pilotage authorities have to provide safe and efficient pilotage services. The proposed amendments to their General Pilotage regulations result from distinct pilotage risk studies carried out by these Authorities since 2001, on a series of recommendations contained in the 1999 report of the Ministerial review of pilotage issues. The various regulatory initiatives aim at improving pilotage practices and procedures in the four pilotage regions to the benefit of service users.	Safe and efficient service to vessels that require pilots
Marine Transportation Security Clearance Program: Amendments to the <i>Marine Transportation Security Regulations</i> to increase marine transportation security in Canadian marine facilities by requiring workers with certain key duties affecting security or cargo movement to obtain a transportation security clearance (TSC) from Transport Canada. In addition, workers requiring access to certain restricted areas will also be required to obtain a TSC. This initiative is being implemented in the ports of Vancouver, Halifax and Montreal, and will closely parallel requirements now in place in Canadian airports.	Implementation of the infrastructure (including effective regulatory framework), required to process the Marine Transportation Security Clearances.
Development of regulations and/or security measures to support the screening of all checked baggage, as per the Minister's commitment to achieve 100% screening of checked baggage at all designated airports by January 1, 2006.	Enhanced aviation security; alignment with international standards.
A review of the Canadian Aviation Security Regulations and security measures as required by the <i>Public Safety Act (2002)</i> . Regulations to replace security measures no longer required to be confidential must be made within one year after the Notice of Intent is published in the Canada Gazette. A broader review and re-alignment of the aviation security regulatory framework is expected to take about four years to complete.	Increased transparency; enhanced aviation security.
The Transportation of Dangerous Goods Regulations will be amended to harmonize with international agreements, maintain reciprocity with U.S. provisions, revise means of containment standards to reflect new engineering developments and construction designs, and address emerging issues.	Improved level of safety in the transport of dangerous goods.

Table 9: Major Regulatory Initiatives *(continued)*

Regulations	Expected Results
<i>Marine Liability Regulations</i> : Compulsory Insurance for Injury or Death of Passengers.	Protection of marine passengers or their dependents from economic loss due to injury or death arising from a marine incident by ensuring that all marine carriers are insured to the level of their maximum liability to passengers, as established under the <i>Marine Liability Act</i> .

Table 10: Details on Transfer Payments Programs

Over the next three years, Transport Canada will manage the following transfer payment programs in excess of \$5 million:

2005-06

1. Grant to Province of British Columbia in respect of the provision of ferry and coastal freight and passenger services
2. Payments in support of crossing improvements approved under the *Railway Safety Act*
3. Marine Security Contribution Program
4. Contribution for ferry and coastal passenger and freight services
5. Strategic Highway Infrastructure Program - Border Crossing and Transportation Planning and Modal Integration component
6. Strategic Highway Infrastructure Program - Highways component
7. Strategic Highway Infrastructure Program - Intelligent Transportation System Component
8. Contribution Agreement with the Canadian Wheat Board Governing the Leasing of Hopper Cars.
9. Port Divestiture Fund
10. Airports Capital Assistance Program
11. Regional and Remote Passenger Rail Services Contribution Program
12. Northumberland Strait Crossing subsidy payment (Statutory)
13. Action Plan 2000 for Climate Change – Urban Transportation Showcase Program

Table 10: Details on Transfer Payments Programs *(continued)*

2006-07

1. Grant to Province of British Columbia in respect of the provision of ferry and coastal freight and passenger services.
2. Payments in support of crossing improvements approved under the *Railway Safety Act*
3. Marine Security Contribution Program
4. Contribution for ferry and coastal passenger and freight services
5. Strategic Highway Infrastructure Program - Highways component
6. Airports Capital Assistance Program
7. Northumberland Strait Crossing subsidy payment (Statutory)
8. Action Plan 2000 for Climate Change – Urban Transportation Showcase Program

2007-08

1. Grant to Province of British Columbia in respect of the provision of ferry and coastal freight and passenger services.
2. Payments in support of crossing improvements approved under the *Railway Safety Act*
3. Marine Security Contribution Program
4. Contribution for ferry and coastal passenger and freight services
5. Strategic Highway Infrastructure Program - Highways component
6. Airports Capital Assistance Program
7. Northumberland Strait Crossing subsidy payment (Statutory)

For further information on the above-mentioned transfer payment programs see www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp

Table 11: Alternative Service Delivery

Over the next three years, Transport Canada will be renewing the existing initiative for the following program.

2005-06

1. Motor Vehicle Test Centre (renewing)

2006-07

1. Motor Vehicle Test Centre (renewing)

2007-08

1. Motor Vehicle Test Centre (renewing)

For further information on the above-mentioned program or services and their use of alternative service delivery see www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp

Table 12: Horizontal Initiatives

Over the next three years, Transport Canada will be involved in the following horizontal initiatives as either the lead or as a partner:

1. Marine Security Horizontal Initiative (Lead)
2. Road Safety Vision 2010 Horizontal Initiative (Lead)
3. Canada Strategic Infrastructure Fund (partner)
4. Border Infrastructure Fund (partner)

For further information on the above-mentioned horizontal initiatives, please see www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estime.asp

SECTION IV – OTHER ITEMS OF INTEREST

4.1 Departmental Evaluations

The following evaluations will be conducted by Departmental Evaluation Services in 2005-06¹

Name of Evaluation
Freight Efficiency and Technology Initiative Evaluation
Evaluation of Transport Canada's Public Security and Anti-Terrorism Strategy
Evaluation of Sustainable Development Strategy
Evaluation of Strategic Highway Infrastructure Program
Evaluation of Transport Canada's Research and Development Function
Evaluation of Direction 2006
Remote/Regional Rail Evaluation Follow-up
Evaluation of Rail Safety
Evaluation of Transport of Dangerous Goods
Evaluation of the Grant to Close Grade Crossings
National Safety Code Evaluation Follow-up
Evaluation of the Sustainable Transportation Fund (Moving on Sustainable Transportation)
Evaluation of the National Critical Infrastructure Assurance Program
Evaluation of the Contribution to Canadian Wheat Board for leasing of hopper cars
Evaluation of the Canadian National Railways Contribution Towards the Quebec Bridge Restoration Program
Combined evaluation of the Contributions to the Red Cross (Office of Boating Safety) and to the Boating Safety Council
Grant to International Civil Aviation Organization – Asia Pacific
Evaluation of the Grant to British-Columbia Ferries

¹ Note that consultations on the Evaluation Plan are being undertaken in February and March 2005, with the Plan being presented to and approved by Transport Canada's Management Executive Committee in April. Some projects listed above may not obtain the Committee's approval and therefore would not be conducted; others may be added.

4.2 Our Offices

TRANSPORT CANADA HEADQUARTERS

Web site:

www.tc.gc.ca/en/menu.htm

Mailing Address:

Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

General Enquiries:

Telephone: (613) 990-2309

Fax: (613) 954-4731

Library and Research Services Centre:

Telephone: (613) 998-5128

TRANSPORT CANADA REGIONAL OFFICES

Atlantic Region

95 Foundry Street
Moncton, New Brunswick
E1C 8K6
Telephone: (506) 851-7316

Quebec Region

700 Leigh Capreol
Dorval, Quebec
H4Y 1G7
Telephone: (514) 633-2714

Ontario Region

4900 Yonge Street
Toronto, Ontario
M2N 6A5
Telephone: (416) 952-2170

Prairies and Northern Region

344 Edmonton Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 0P6
Telephone: (204) 984-8105

Pacific Region

620-800 Burrard Street
Vancouver, British Columbia
V6Z 2J8
Telephone: (604) 666-3518

4.3 Key Links For More Information

Advanced Technology Vehicles program at www.tc.gc.ca/programs/environment/atvpgm/menu.htm

Airports Capital Assistance Program at www.tc.gc.ca/programs/airports/acap/menu.htm

Bridge Governance at www.tc.gc.ca/programs/Surface/bridges/menu.htm

Canada's Performance 2004 at www.tbs-sct.gc.ca/report/govrev/04/cp-rc_e.asp

Canada Shipping Act: *Canada Shipping Act 2001* and other safety regime initiatives at www.tc.gc.ca/marinesafety/menu.htm

Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF) and Border Infrastructure Fund (BIF) at www.infrastructure.gc.ca/index_e.shtml

Canadian Air Transport Security Authority at www.catsa.gc.ca/english/index.htm

Embracing Change at www.hrma-agrh.gc.ca/ec-fpac/index_e.asp

Fuel Consumption Program at www.tc.gc.ca/programs/environment/fuelpgm/menu.htm

Management Accountability Framework at www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_e.asp

Port Divestiture Program at www.tc.gc.ca/programs/Ports/menu.htm

Results for Canadians at www.tbs-sct.gc.ca/res_can/rc_1_e.asp

TBS' Official Languages Policy Framework at www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/hrpubs/OffLang/olpf-cplo_e.asp

Transit Pass Program (Ecopass) at www.octranspo.com/Fares_menue_ecopass.htm and http://www.sto.ca/tarification/cartes_puces/programme_e.html

Transportation of Dangerous Goods Act, 1992, including proposals that relate to security clearance certificates for persons offering for transport, handling or transporting dangerous goods at www.tc.gc.ca/tdg/consult/actreview/menu.htm

Transport Canada's Sustainable Development Strategy 2004-2006 at www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/menu.htm and climate change policy analysis and development at www.tc.gc.ca/programs/environment/climatechange/menu.htm

TC Environmental Assessments at www.tc.gc.ca/programs/environment/environmentalassessment/menu.htm

Transport Canada Environmental Affairs at www.tc.gc.ca/programs/environment/menu.htm.

INDEX

A

- Aeronautics Act* · 49
- Airport Rent Policy Review · 23
- Airports Capital Assistance Program · 19, 54
- Aviation Security · 10, 13, 52

B

- Border Infrastructure Fund · 23, 57

C

- Canada Marine Act* · 24
- Canada Strategic Infrastructure Fund · 10, 23, 57
- Climate Change · 11, 27, 29

E

- Environmental Assessment · 30
- Environmental Protection and Remediation · 30
- External Advisory Committee on Smart Regulation · 16

F

- Freight Efficiency and Technology Initiative · 27

G

- Gateways · 9, 21
- Greenhouse gas emissions · 10, 26

I

- Infrastructure, Gateways and Trade Corridors · 23
- Innovation · 16, 25

- Intelligent Transportation System · 25

M

- Mandate · 3
- Market-based Policy Framework · 22
- Mission · 2

N

- National Security Policy · 10, 14
- New Security Policies and Programs · 15

P

- Partners · 5
- Program activities · 4

S

- Safety and Security Management Systems · 15, 17
- Smart Border Declaration · 16
- Smart Regulations · 9, 10, 16
- St. Lawrence Seaway · 24
- Strategic Highway Infrastructure Program · 10
- Strategic Outcomes · 3
- Strategic Priorities · 3
- Sustainable Development Strategy · 26

T

- Transportation of dangerous goods · 5, 53

V

- Vision · 2



Transports Canada

Budget des dépenses
2005-2006

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses, qui est déposé à la Chambre des communes par le président du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les principaux éléments du Budget principal des dépenses.

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1^{er} mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

- 1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés, pour une période de trois ans, sur les principales priorités d'une organisation, et ce, par objectif stratégique, activité de programme et résultats prévus, incluant des liens aux besoins en ressources connexes. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents sont habituellement déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui peuvent ensuite faire rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.
- 2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget supplémentaire des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget supplémentaire des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Le Budget supplémentaire des dépenses est habituellement déposé deux fois par année, soit un premier document au début novembre et un document final au début mars. Chaque Budget supplémentaire des dépenses est caractérisé par une lettre alphabétique (A, B, C, etc.). En vertu de circonstances spéciales, plus de deux Budgets supplémentaires des dépenses peuvent être publiés au cours d'une année donnée.

Le Budget des dépenses, de même que le Budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par
le Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 2005

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca

En vente chez votre libraire local ou par la poste auprès
des Éditions du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0S9

Téléphone : (613) 941-5995
Télécopieur : (613) 954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)
Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)
Internet : <http://publications.gc.ca>

No. de catalogue : BT31-2/2006-III-48
ISBN 0-660-62809-0

Transports Canada

Budget des dépenses 2005-2006 Rapport sur les plans et les priorités

Approuvé

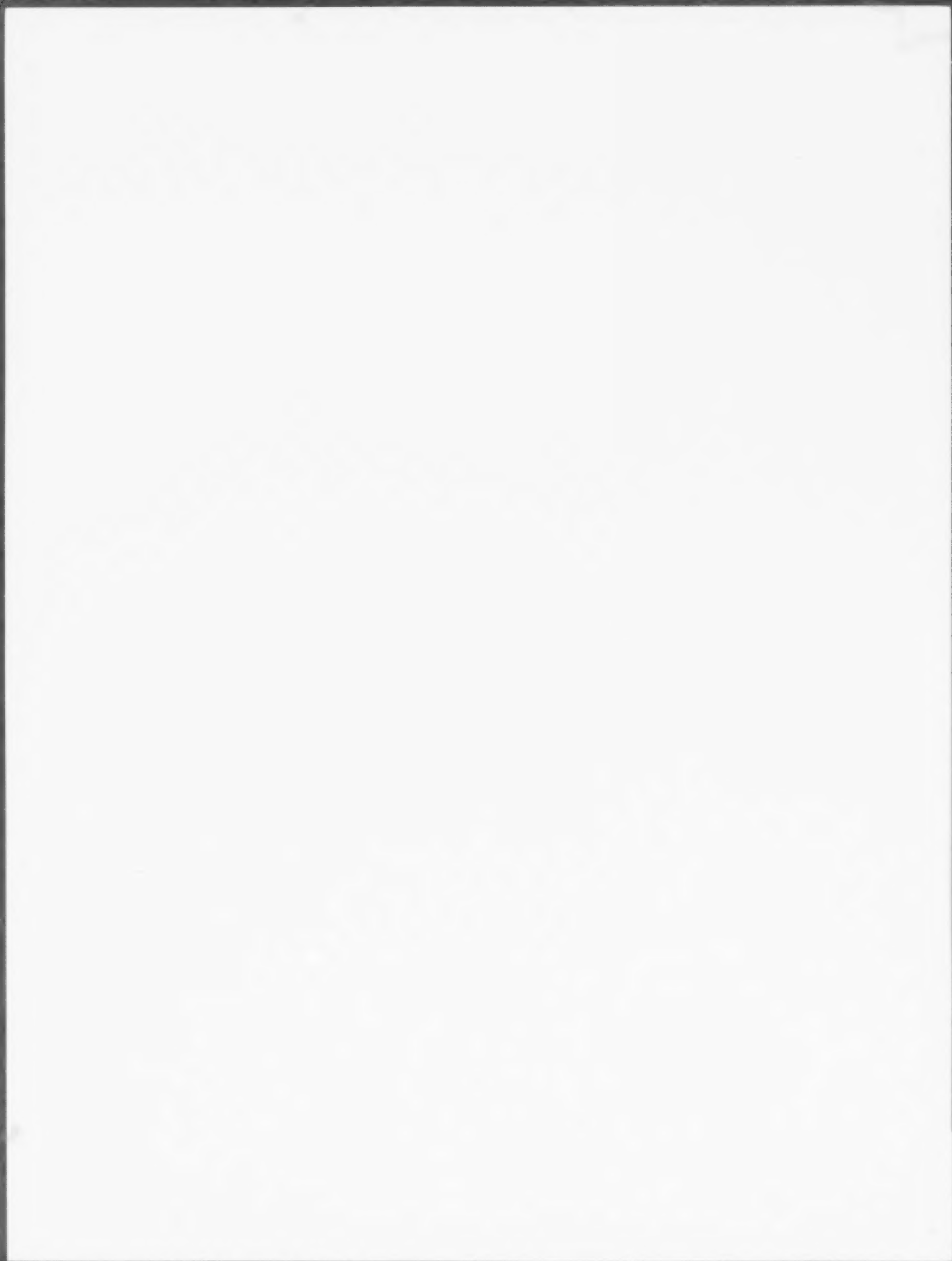


Ministre des Transports

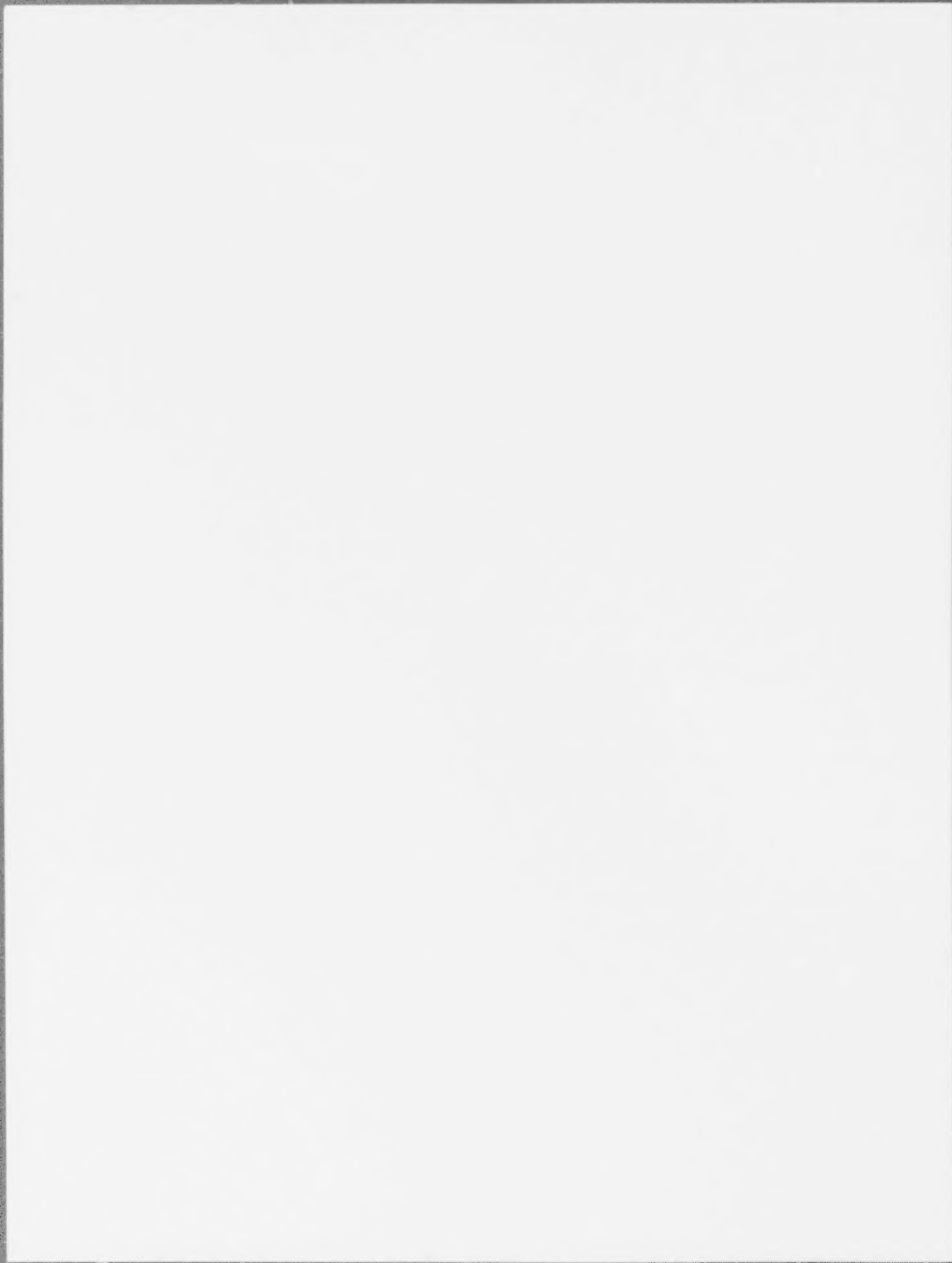


Table des matières

SECTION I – SURVOL.....	1
1.1 Message du Ministre	3
1.2 Survol du Ministère.....	4
1.2.1 Raison d'être	4
1.2.2 Planification axée sur les résultats	5
1.2.3 Coexécutants	7
1.2.4 Portefeuille des transports	9
1.2.5 Sommaire des dépenses prévues	10
1.3 Contexte global de planification	11
1.3.1 Défis et possibilités	11
1.3.2 À l'appui des priorités du discours du Trône	12
SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS PAR OBJECTIF STRATÉGIQUE.....	14
2.1 Plans et priorités par objectif stratégique.....	15
2.1.1 Un réseau de transport sûr et sécuritaire contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté	15
2.1.2 Un réseau de transport efficace contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce.....	21
2.1.3 Un réseau de transport respectueux de l'environnement contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable	29
2.2 Le programme de gestion de Transports Canada.....	36
SECTION III – INFORMATION ADDITIONNELLE.....	40
3.1 Déclaration de la direction	41
3.2 Renseignements sur l'organisation	42
3.3 Tableaux financiers.....	43
SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT.....	63
4.1 Évaluations.....	64
4.2 Nos bureaux	65
4.3 Autres sources d'information en ligne	66
INDEX.....	68



SECTION I – SURVOL



1.1 Message du Ministre

J'ai le plaisir de présenter le *Rapport sur les plans et les priorités* de Transports Canada pour 2005-2006, dans lequel est énoncée l'orientation du Ministère pour les trois prochains exercices.

Les transports constituent un élément vital du Canada depuis ses origines. Lorsque nous avons eu besoin de relier les vastes étendues créées par l'immensité de notre territoire, nous nous sommes tournés vers les transports. Lorsque nous avons créé le pays et avons eu besoin d'assurer les déplacements des gens et des biens, nous nous sommes tournés vers les transports.

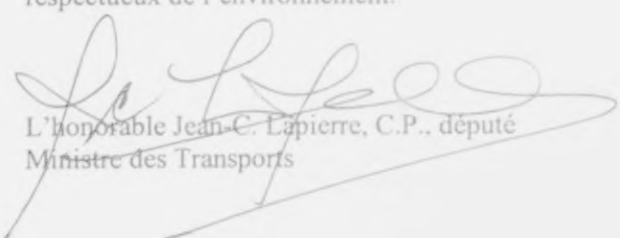
À chaque étape du développement du Canada, nous nous sommes servis des transports comme élément de base pour surmonter d'importants défis. Aujourd'hui, le Canada peut se targuer d'avoir construit un réseau de transport évolué et solide qui lui a permis de se tailler une place parmi les meilleures au monde. Il favorise notre succès et notre prospérité en tant que pays, et nous permet de jouir d'une qualité de vie qui suscite l'envie du monde entier.

Le secteur des transports au Canada a subi bien des changements au cours des 15 dernières années. Le gouvernement fédéral s'appuie moins sur la propriété et l'exploitation des principaux éléments du réseau et davantage sur les forces du marché pour influencer l'organisation du transport et générer des résultats positifs non seulement pour le secteur lui-même, mais également pour l'ensemble de l'économie.

Mais, puisque le réseau a pris de l'expansion et a évolué, des politiques et des programmes novateurs et renouvelés s'imposent si le Ministère et le secteur veulent être à la hauteur des nouveaux défis. Il nous faut renforcer notre position en matière de sûreté dans un milieu dynamique qui n'est pas imperméable aux menaces, sans toutefois perturber les activités le long de nos corridors commerciaux névralgiques. Nous devons être plus efficaces devant la mondialisation intensifiée et l'intégration du marché nord-américain. Il est aussi pressant que nous trouvions des solutions novatrices à l'étalement urbain, aux embouteillages et aux effets néfastes des transports sur l'environnement. Tous ces besoins comptent parmi les défis les plus cruciaux et complexes avec lesquels le pays doit composer aujourd'hui.

Le présent *Rapport sur les plans et les priorités* énonce les contributions notables du Ministère et le rôle fondamental que jouent les transports devant les nouvelles réalités. Je suis fier d'être associé à cette organisation chef de file à l'échelle mondiale, et j'invite tous les Canadiens et Canadiennes à joindre leurs efforts aux nôtres afin que nous continuions de construire un réseau de transport qui soit reconnu partout dans le monde comme étant sécuritaire, sûr, efficace et respectueux de l'environnement.




L'honorable Jean-C. Lapierre, C.P., député
Ministre des Transports

1.2 Survol du Ministère

1.2.1 Raison d'être

Transports Canada est chargé d'appliquer les politiques et les programmes fixés par le gouvernement du Canada en matière de transport. Le Ministère veille à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de manière efficace et intégrée.

NOTRE VISION

**Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement
comme étant sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement**

Notre vision d'un réseau de transport durable, à savoir un réseau qui intègre les objectifs sociaux, économiques et environnementaux et qui trouve un juste équilibre entre ces derniers, repose sur les principes suivants :

- des niveaux de sécurité et de sûreté les plus élevés possible pour protéger la vie et les biens – grâce à l'établissement de normes et de règlements axés sur le rendement selon les besoins;
- l'efficacité dans le transport des gens et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable – grâce à la concurrence et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- le respect de l'héritage environnemental pour les générations futures de Canadiens – grâce aux processus d'évaluation et de planification environnementales des décisions en matière de transport et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public.

NOTRE MISSION

**Servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport au Canada qui est sûr et
sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement**

Pour accomplir sa mission, Transports Canada est déterminé à être un chef de file mondial qui :

- élabore et met en œuvre des politiques et des programmes ainsi que des cadres législatifs et réglementaires efficaces;
- travaille en partenariat avec les autres gouvernements, l'industrie et les intervenants;
- est reconnu comme étant une organisation progressive, efficace et responsable;
- assure un milieu de travail sain et productif qui valorise l'excellence professionnelle, le travail d'équipe, les communications ouvertes, la diversité, l'apprentissage continu et le respect mutuel.

MANDAT LÉGISLATIF

Au Canada, les trois ordres de gouvernement assument certaines responsabilités en ce qui a trait au réseau de transport national. Afin de réaliser sa *vision* et sa *mission*, Transports Canada exécute ses programmes et ses services en vertu de nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels.

Certaines des lois régissant Transports Canada :

- *Loi sur le ministère des Transports*
- *Loi sur les transports au Canada*
- *Loi sur l'aéronautique*
- *Loi maritime du Canada*
- *Loi sur la marine marchande du Canada*
- *Loi sur la protection des eaux navigables*
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*
- *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*
- *Loi sur la sécurité automobile*
- *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*
- *Loi sur la sûreté du transport maritime*

1.2.2 Planification axée sur les résultats

Transports Canada s'est engagé à obtenir des résultats pour les Canadiens.

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

Transports Canada s'est fixé trois « objectifs stratégiques » ou résultats finaux alignés sur le programme général du gouvernement fédéral c.-à-d. de fournir :

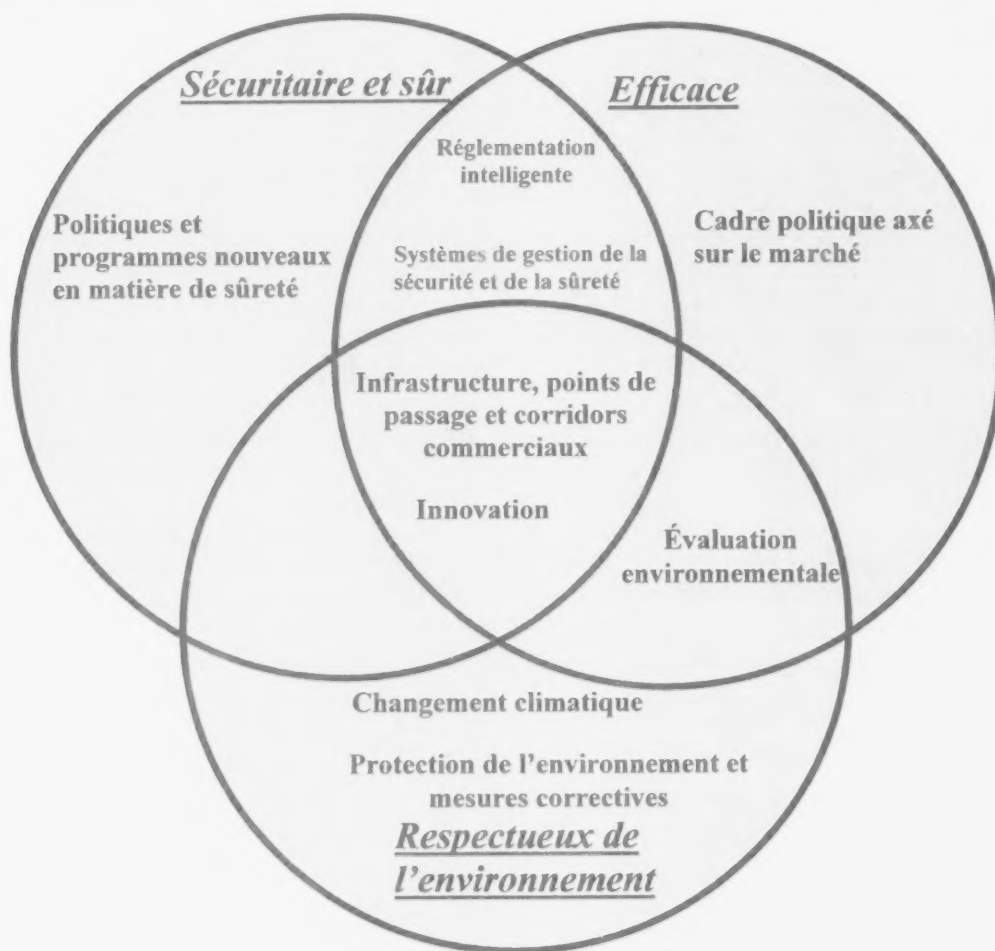
- un réseau de transport *sûr et sécuritaire* qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté;
- un réseau de transport *efficace* qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce;
- un réseau de transport *respectueux de l'environnement* qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable.

PRIORITÉS STRATÉGIQUES

La vision de Transports Canada à l'égard d'un réseau de transport durable – qui intègre et équilibre les objectifs sociaux, économiques et environnementaux – s'inscrit dans le cadre des neuf priorités stratégiques suivantes, servant à orienter l'établissement, la mise en œuvre et la mesure de ses activités :

- Politiques et programmes nouveaux en matière de sûreté
- Réglementation intelligente
- Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté
- Cadre de politique axé sur le marché
- Infrastructure, points de passage et corridors commerciaux
- Innovation
- Changement climatique
- Évaluation environnementale
- Protection de l'environnement et mesures correctives

Comme l'illustre le diagramme ci-après, les activités du programme du Ministère appuient les neuf priorités stratégiques qui elles-mêmes soutiennent plus d'un objectif stratégique, d'une façon intégrée.



Activités du programme		
Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques et programmes en appui au transport durable

Note : Aux fins du Budget principal des dépenses, les activités du programme de Transports Canada incluent aussi quatre sociétés d'État : l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., Marine Atlantique S.C.C. et VIA Rail Canada Inc.

1.2.3 Coexécutants

Transports Canada collabore avec des centaines d'autres organismes qui s'intéressent aux questions de transport.

Autres organismes fédéraux – dont les programmes et les services peuvent être touchés par les activités de transport, par exemple : Agriculture et Agroalimentaire Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, l'Agence canadienne d'inspection des aliments, les Administrations portuaires canadiennes, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, la Commission canadienne de sûreté nucléaire, le Service canadien du renseignement de sécurité, l'Office des transports du Canada, le Tribunal d'appel des transports du Canada, le ministère de la Défense nationale, Environnement Canada, Pêches et Océans Canada, Santé Canada, Industrie Canada, Infrastructure Canada, Justice Canada, Ressources naturelles Canada, les administrations de pilotage, Sécurité publique et Protection civile Canada, la Gendarmerie royale du Canada, le Solliciteur général du Canada et le Bureau de la sécurité des transports.

Provinces, territoires et administrations municipales – en particulier en ce qui concerne l'entretien du réseau routier et le respect de la sécurité routière, de même que la coexécution du programme de transport des marchandises dangereuses.

Entreprises du secteur des transports – qui dépendent toutes de l'application équitable des règlements et de l'élaboration de politiques pour renforcer l'efficacité du réseau de transport, par exemple : Air Canada, Algoma Central Marine, l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, Canadien Pacifique Limitée, Canadian manufacturers of aviation equipment, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Canada Steamship Lines, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, NAV CANADA, VIA Rail et WestJet.

Organismes et associations – qui ont un intérêt direct dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation et la sécurité, par exemple : l'Association du transport aérien du Canada, l'Association des compagnies de chemin de fer régionales du Canada, l'Association québécoise de transport et des routes, le Conseil canadien de la sécurité, l'Association canadienne des producteurs pétroliers, le Conseil des aéroports du Canada, l'Association canadienne des administrateurs en transport motorisé, l'Association canadienne des opérateurs de traversiers, le Conseil consultatif maritime canadien, l'Association canadienne de droit maritime, l'Association des armateurs canadiens, l'Alliance canadienne du camionnage, l'Association canadienne du transport urbain, le Council of Marine Carriers, la Fédération canadienne des municipalités, l'Opération Gareautrain, l'Association des chemins de fer du Canada, la Fédération maritime du Canada, l'Association des transports du Canada, le Conseil consultatif sur les politiques générales relatives au transport des marchandises dangereuses, l'Association des administrations portuaires canadiennes, la Chambre de commerce maritime, la Société de développement économique du Saint-Laurent, l'Association des armateurs du Saint-Laurent, les associations de constructeurs de véhicules et les syndicats.

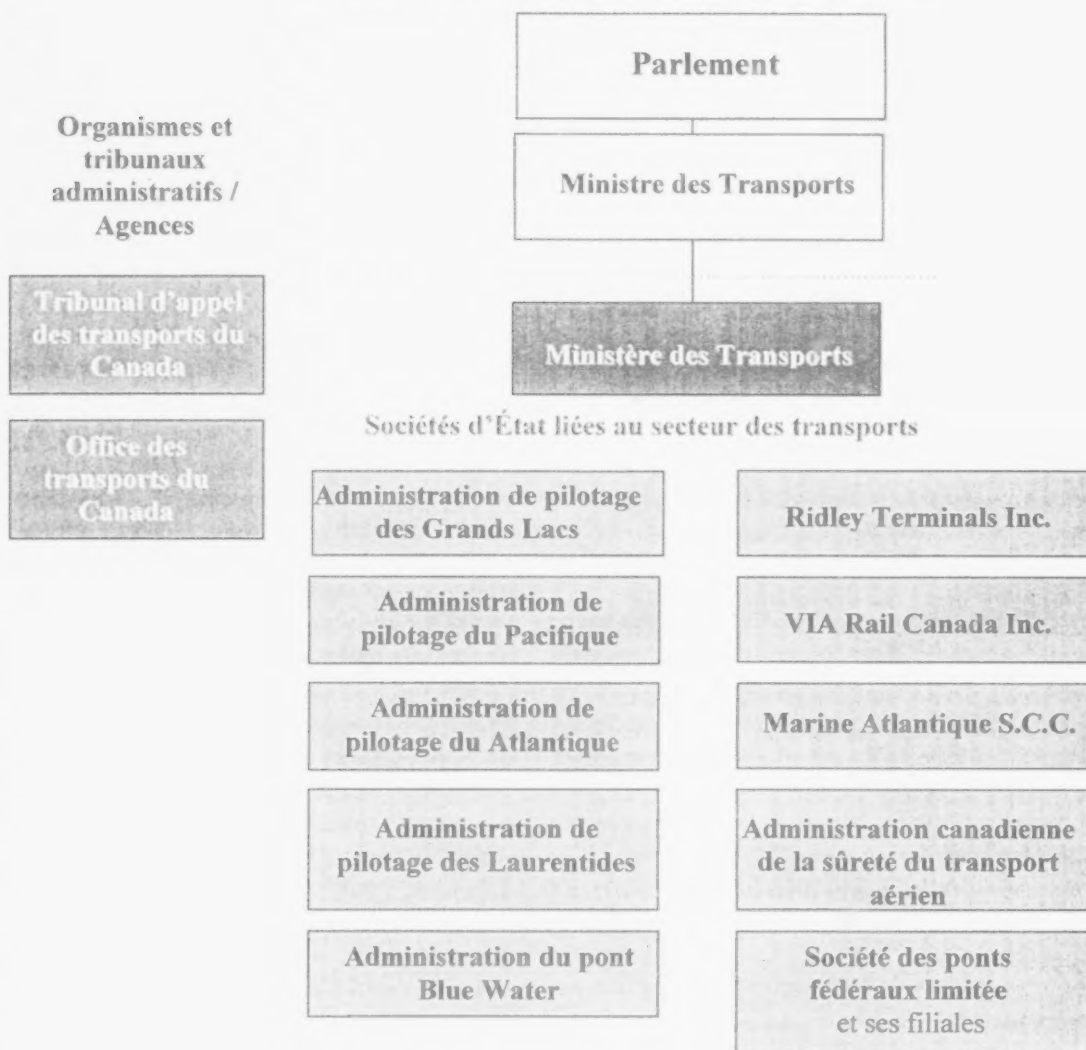
Organisations internationales – afin d'échanger des renseignements et d'harmoniser les règlements sur les transports. Parmi celles-ci, on compte : la Coopération économique Asie-

Pacifique, les Autorités conjointes de l'aviation, l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Organisation maritime internationale, le Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, la National Highway Traffic Safety Administration, l'Organisation de coopération et de développement économiques, le Sous-comité d'experts de l'Organisation des Nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses, la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, le Global World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, la Conférence européenne de l'aviation civile, l'Organisation mondiale du commerce, l'Association mondiale de la Route, l'Organisation internationale du Travail, la Federal Aviation Administration des États-Unis, la Federal Emergency Management Agency des États-Unis, la Federal Highway Administration des États-Unis, la Federal Railway Administration des États-Unis et la Transportation Security Administration des États-Unis.

1.2.4 Portefeuille des transports

Les responsabilités relevant du portefeuille ministériel des Transports sont présentées dans le diagramme ci-après. L'Office des transports du Canada et le Tribunal d'appel des transports du Canada produisent leur propre rapport sur les plans et les priorités. Les sociétés d'État préparent leur propre plan d'entreprise.

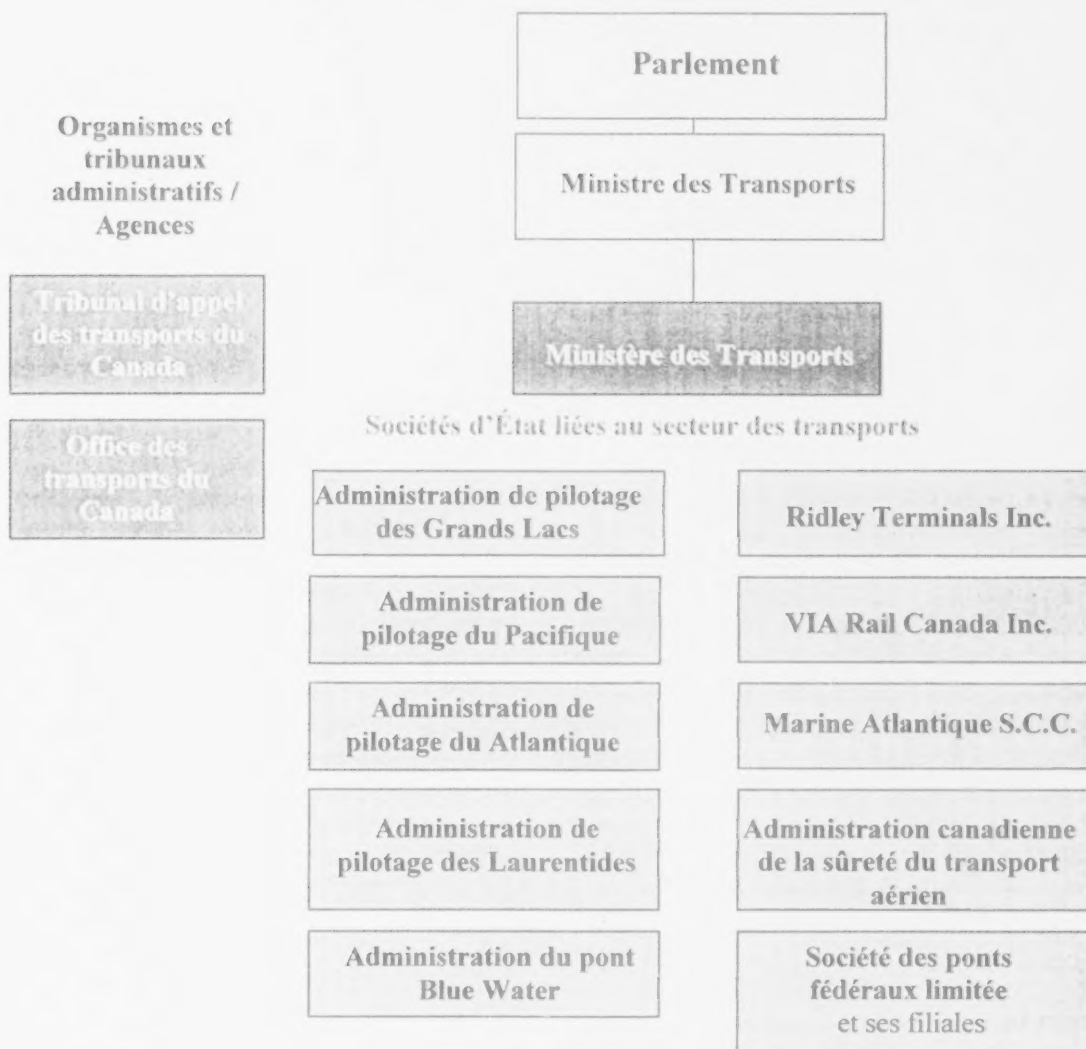
PORTEFEUILLE DES TRANSPORTS



1.2.4 Portefeuille des transports

Les responsabilités relevant du portefeuille ministériel des Transports sont présentées dans le diagramme ci-après. L'Office des transports du Canada et le Tribunal d'appel des transports du Canada produisent leur propre rapport sur les plans et les priorités. Les sociétés d'État préparent leur propre plan d'entreprise.

PORTEFEUILLE DES TRANSPORTS



1.2.5 Sommaire des dépenses prévues

Ressources financières (en milliers de dollars)

2005-2006	2006-2007	2007-2008
1 498 768 \$	1 136 168 \$	1 019 005 \$

Ressources humaines

2005-2006	2006-2007	2007-2008
4 956 ETP	4 935 ETP	4 935 ETP

1.3 Contexte global de planification

1.3.1 Défis et possibilités

Le secteur des transports au Canada a subi bien des transformations au cours des 15 dernières années. Le gouvernement fédéral s'appuie moins sur la propriété et l'exploitation des éléments principaux du réseau et davantage sur les forces du marché en tant que mécanisme pour organiser les transports. L'initiative a généré des résultats significatifs, notamment une productivité accrue dans le secteur des transports qui a surpassé celle de l'économie en général. Les utilisateurs disposent désormais de plus de choix et, dans bien des cas, de prix réduits pour les services.

Même si des changements considérables ont été instaurés, la sécurité est demeurée la pierre angulaire de la politique des transports et de grands progrès ont été réalisés à ce chapitre. Depuis les événements tragiques du 11 septembre 2001, la sûreté du réseau de transport est devenue une préoccupation de premier ordre. Par ailleurs, la protection de l'environnement est devenue un important enjeu qui suscite l'intérêt public et le pilier central de notre vision pour un réseau de transport durable.

Nous disposons maintenant d'une solide base pour continuer de construire le réseau. Nos exploitants du transport ferroviaire sont parmi ceux offrant les tarifs les plus abordables pour le transport des marchandises en Amérique du Nord. Notre industrie de camionnage est hautement concurrentielle et efficiente, tant au Canada que sur les marchés transfrontaliers. L'industrie aérienne canadienne compte parmi les plus concurrentielles au monde et relie les voyageurs et les expéditeurs à l'économie mondiale. L'expertise du Canada en ingénierie, dans ses universités et sociétés d'experts-conseils de renommée mondiale, constitue un élément clé pour positionner le secteur des transports pour l'avenir. Le Canada compte en outre deux des meilleurs ports naturels et stratégiques de haute mer du monde, c.-à-d. à Vancouver et Halifax, et un important port intérieur à Montréal. En tant que passerelles vers des marchés en expansion en Chine et en Inde, les ports de la côte ouest du pays offrent bien des avantages comparativement à ceux de la Californie ou de Washington.

Nous pouvons être fiers d'avoir bâti un réseau de transport évolué et solide qui permet à notre pays de se tailler une place parmi les meilleures au monde et d'offrir une grande qualité de vie aux Canadiens. Mais il existe bon nombre de défis que nous devons continuer de relever de plein front :

- Nos efforts en matière réglementaire ont fait de notre réseau de transport l'un des plus sécuritaires au monde, mais l'achalandage dans tous les modes s'accroît et les Canadiens ont des attentes élevées. Nous devons donc trouver d'autres moyens, comme une réglementation intelligente et un accent plus marqué sur les systèmes de gestion de la sécurité, en vue de relever davantage nos niveaux de sécurité.
- Dans le contexte engendré par les événements du 11 septembre 2001, le Ministère doit continuer d'être vigilant en matière de sûreté et trouver un juste équilibre entre les enjeux liés

à la sûreté et ceux liés au commerce international en soutenant les meilleurs niveaux de sûreté possible sans perturber les activités le long des corridors commerciaux névralgiques.

- Des gains de productivité substantiels ont été réalisés grâce à des changements dans le cadre des politiques. Mais les répercussions de ces réformes se font de moins en moins sentir. Nous devons maintenant chercher ailleurs de nouveaux moyens d'améliorer le rendement pour saisir de nouvelles occasions.
- Il nous faut trouver des solutions novatrices à l'étalement urbain, aux embouteillages et aux effets néfastes des transports sur l'environnement, car ces problèmes menacent notre économie, notre santé et notre qualité de vie. Tant le gouvernement que les entreprises doivent commencer à faire des choix plus durables en matière de transport, qu'ils concernent l'infrastructure urbaine, les technologies de pointe ou les politiques sur la gestion des terres et la réduction des embouteillages. La question est particulièrement pertinente du fait que le domaine des transports constitue la plus grande source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) du Canada (environ le quart des émissions totales). Et comme les émissions de GES augmentent rapidement dans ce domaine, à défaut d'agir, elles pourraient augmenter de 32 % par rapport au niveau de 1990 d'ici l'an 2010 et de 53 % d'ici l'an 2020. Les mesures qui permettront de ralentir l'augmentation des émissions de GES dans les transports seront un élément clé de l'effort du Canada pour atteindre l'objectif de réduction des émissions de GES fixé par le Protocole de Kyoto.

Pour répondre à ces défis et possibilités, Transports Canada met de l'avant neuf priorités stratégiques et initiatives clés connexes, qui, avec l'établissement continu de politiques et de la prestation de programmes, serviront les intérêts du public; en effet, elles viendront promouvoir un réseau de transport canadien sécuritaire, sûr, efficace et respectueux de l'environnement.

1.3.2 À l'appui des priorités du discours du Trône

Transports Canada contribue de bien des façons aux priorités énoncées en octobre 2004 dans le discours du Trône du gouvernement du Canada.

Après avoir joué un rôle important dans la mise en œuvre du *Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires*, Transports Canada continuera de participer à l'instauration de la **Politique de sécurité nationale** relativement au plan de sûreté maritime en six points, à la sûreté du transport aérien et à l'amélioration des vérifications des antécédents des travailleurs en transport. La sûreté des transports reste une priorité clé pour Transports Canada, qui continue de demander à des gouvernements étrangers, notamment aux États-Unis, au titre des initiatives conjointes en matière frontalière, ainsi qu'à des organisations internationales de s'assurer que les lois et règlements nous permettent de préserver et d'améliorer la sécurité, la sûreté et l'intégrité du réseau de transport.

Le Ministère est bien placé pour contribuer à l'initiative de **réglementation intelligente**, un des volets d'une stratégie gouvernementale axée sur l'établissement d'une économie canadienne encore plus concurrentielle et durable sur le plan mondial. Il s'emploie, depuis des années, à moderniser son système de gouvernance réglementaire (p. ex. mécanismes et processus

consultatifs novateurs, cadres de responsabilisation solides pour les entités cédées et cadres modernes de gestion de la sécurité pour les industries du transport) et il continuera de le faire.

Le ministre des Transports a collaboré étroitement avec le ministre d'État (Infrastructure et Collectivités) à l'établissement du nouveau **Pacte pour les villes et les collectivités**. On s'attend à ce que le Ministère continue de prendre une part active dans les dossiers d'infrastructure de transport urbain durable.

Afin que soit conçue une **stratégie axée sur le Nord** exhaustive, Transports Canada s'est joint au Conseil de l'Arctique pour se pencher sur les préoccupations et défis courants des gouvernements de l'Arctique et des gens qui y vivent. Le Ministère continue de mettre en œuvre les engagements en transport dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et du Programme stratégique d'infrastructure routière (PSIR) pour les Territoires du Nord-Ouest, le Nunavut et le Yukon. Transports Canada participe en outre à des activités de recherche et de développement ayant une incidence sur le Nord. Elles englobent notamment le développement de nouvelles technologies, méthodologies et lignes directrices dont se sert le secteur du transport aérien pour protéger les aéronefs et les pistes contre l'accumulation de glace et de neige.

Il est vital pour son économie que le Canada soit doté d'un réseau de transport efficient et rentable. Transports Canada appuie les objectifs du gouvernement en matière de **commerce et d'investissement** par sa participation active aux travaux des nombreuses organisations internationales (p. ex. Organisation mondiale du commerce, Coopération économique Asie-Pacifique) et aux négociations des accords de libre-échange. Ces efforts sont axés sur la libéralisation des obstacles au commerce et aux investissements. En somme, une telle libéralisation influe grandement sur le secteur des transports au Canada, notamment en ce qui a trait à la demande pour des services de transport intérieur, à la création de débouchés à l'exportation pour les fournisseurs canadiens de services de transport et à la capacité du Ministère de prendre des règlements dans le meilleur intérêt des Canadiens et de l'industrie des transports du pays.

Tous les secteurs de la société sont appelés à faire leur part pour aider le Canada à s'acquitter de ses obligations en matière de **changements climatiques**. Le secteur des transports doit aussi faire sa part. Le Ministère continuera donc de développer un réseau de transport durable où l'on se sert de véhicules à plus faible consommation de carburant, de carburants générant moins de gaz à effet de serre, ainsi que de moyens plus efficaces et intégrés de transport pour les passagers et les marchandises. Par le truchement des programmes actuels (Programme de démonstration en transport urbain, Sur la route du transport durable, etc.), le Ministère est bien positionné pour contribuer à la réalisation des objectifs établis par le gouvernement.

En appuyant les enjeux de sûreté et le développement de l'infrastructure à l'échelle nationale, une réglementation « plus intelligente » et des façons novatrices de mener des affaires, Transports Canada s'investit dans bien des priorités du gouvernement vers un réseau de transport sécuritaire, sûr, efficient et respectueux de l'environnement.

SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS PAR OBJECTIF STRATÉGIQUE

2.1 Plans et priorités par objectif stratégique

La présente section décrit les activités qu'entreprendra le Ministère au cours des trois prochaines années afin de donner suite à ses priorités qui sont axées sur l'atteinte de ses trois objectifs stratégiques.

2.1.1 Un réseau de transport sûr et sécuritaire contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté

Transports Canada favorise la sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada qui se compose des modes de transport aérien, maritime, ferroviaire et routier. Un réseau de transport sûr et sécuritaire protège les gens contre les accidents et l'exposition aux marchandises dangereuses, permet la circulation efficace des personnes et des marchandises et protège l'environnement contre la pollution. C'est un élément essentiel de la santé de la population, d'une qualité de vie élevée et d'une économie prospère.

Les activités d'élaboration des politiques, d'établissement de règles, de surveillance, d'application de la loi et d'intervention directe sont exécutées à l'appui de l'objectif de sécurité et de sûreté. Grâce à ses efforts d'élaboration de politiques et d'établissement de règles pour tous les modes de transport, le Ministère établit et met en œuvre une législation, des règlements, des normes et des politiques. Les activités de surveillance et d'application de la loi comprennent la délivrance de licences, de certificats, d'immatriculations et de permis, la surveillance de la conformité au moyen de vérifications, d'inspections et d'une surveillance ainsi que l'application de mesures coercitives appropriées dans les cas de non-conformité. Le Ministère a notamment des inspecteurs qui surveillent le réseau pour s'assurer que les règles sont respectées, et, au besoin, qu'ils ont les moyens de faire appliquer les politiques et les règles. Les activités d'intervention directe, qui informent les utilisateurs et l'industrie des exigences, visent à promouvoir, à éduquer et à accroître la sensibilisation aux questions de sécurité et de sûreté.

Transports Canada joue un rôle de chef de file en matière de sécurité des voyageurs. Il assume cette responsabilité par certaines activités, telles l'établissement de règles de sûreté et de normes pour les installations maritimes, le contrôle des passagers et de leurs bagages, l'intervention en cas de menaces et d'incidents relatifs à la sûreté, la restriction de l'accès à certaines parties des aéroports au personnel autorisé, la formation et la qualification des inspecteurs de sécurité et le transport du fret et du courrier. Pour ce qui est de la promotion de la sécurité aérienne, il partage ce rôle avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), une société d'État chargée de réaliser des initiatives pour améliorer la sécurité des voyageurs aériens.

Transports Canada établit également des normes de sécurité pour le transport ferroviaire, la fabrication de véhicules motorisés et d'aéronefs, la navigation de bâtiments commerciaux sur les eaux canadiennes et le transport de marchandises dangereuses. En outre, Transports Canada gère une petite flotte d'aéronefs à des fins d'utilisation non militaire par le gouvernement du Canada.

Transports Canada travaille en partenariat avec d'autres gouvernements, industries, intervenants et organismes internationaux afin d'élaborer des lois et des règlements qui favorisent la sécurité et la sûreté du réseau de transport. Le Ministère contribue à améliorer l'influence et la réputation

du Canada à l'échelle internationale en menant des activités et en participant à d'autres dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Transports Canada s'emploie à assurer la circulation sécuritaire des marchandises dangereuses. Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) est le centre d'intervention du Ministère ouvert 24 heures sur 24 qui aide le personnel à traiter des urgences relatives aux marchandises dangereuses. Il a élaboré un « Guide des mesures d'urgence » qui est distribué aux pompiers et au personnel affecté aux urgences dans l'ensemble du Canada. Guide qui est à la disposition d'autres pays dans 18 langues différentes.

En cas d'enquêtes après un accident, Transports Canada fournit l'aide requise au Bureau de la sécurité des transports du Canada. Le Ministère apprend à mieux cerner les causes des accidents grâce à ces enquêtes et il peut ensuite améliorer les règles et les politiques pour mieux protéger les personnes.

Un réseau de transport sûr et sécuritaire contribue à la qualité de vie de tous les Canadiens et soutient la vision du gouvernement relativement à une population en santé telle qu'elle est définie dans *Le rendement du Canada 2004*.

Indicateurs de progrès

- *Haut niveau de confiance du public dans la sécurité et la sûreté des transports*
- *Réduction des taux d'accidents/incidents par rapport à l'augmentation du trafic*
- *Réduction des taux d'accidents mortels par rapport aux taux d'accidents/incidents*
- *Progrès relatifs à la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sûreté et des systèmes de gestion de la sécurité*

Sûreté et sécurité : défis et possibilités

Le Canada a toujours eu un des réseaux de transport les plus sûrs et les plus sécuritaires du monde entier. Cependant, la croissance phénoménale des nouveaux marchés place une pression extraordinaire sur ce réseau. Des goulots d'étranglement commencent à apparaître dans les principaux ports et on s'inquiète de la capacité de nos réseaux ferroviaire et maritime à répondre aux demandes actuelles et, à fortiori, à la croissance future. Les technologies nouvelles affecteront la manière dont les aéronefs, les trains, les véhicules et les bâtiments sont exploités et leur niveau de sûreté et de sécurité. Ces modifications placeront de nouvelles pressions sur le réseau de transport et présenteront des risques nouveaux. Transports Canada sera mis au défi de s'assurer que même si la circulation augmente pour tous les modes de transport, le niveau de sécurité s'améliore également en permanence et que les politiques et les règles du Ministère s'adaptent à ces modifications. Le Ministère devra continuer à travailler en étroite collaboration avec l'industrie et les autres intervenants afin d'élaborer des approches novatrices à l'établissement de règles et aux activités d'intervention directe, de surveillance et d'application de la loi.

Depuis le 11 septembre 2001, le secteur des transports fait face à une nouvelle réalité découlant d'une sécurité renforcée. Le budget de 2001 affectait 7,7 milliards de dollars à des fins d'amélioration de la sécurité pour les Canadiens. Sur ce montant, 2,2 milliards de dollars étaient consacrés à rendre le transport aérien plus sécuritaire conformément aux normes nationales rigoureuses de Transports Canada, ainsi qu'à la création de l'ACSTA. Le gouvernement a également répondu par une Politique nationale de sécurité – un plan d'action sur la manière dont le Canada doit traiter un large éventail de menaces. La Politique reconnaît que chacun a un rôle à jouer en matière de sûreté et de sécurité publiques : elle fait plus que reconnaître la nature essentielle de la collaboration, elle inclut les mécanismes visant à assurer que la collaboration a réellement lieu.

Avec une stratégie en six points pour traiter de la sûreté maritime, un nouveau règlement exigeant que les navires soient équipés de systèmes transpondeurs qui transmettent automatiquement des renseignements détaillés au sujet du bâtiment, et un financement accru, Transports Canada assume un rôle de leadership et protège le Canada et les Canadiens à l'intérieur du pays et à l'étranger.

Pour le transport ferroviaire, le Ministère a conclu un protocole d'entente sur la sécurité ferroviaire avec l'Association des chemins de fer du Canada, qui énonce la mise en œuvre volontaire de procédures relatives à la sûreté, telles que le rapport d'incident et l'intervention en cas d'urgence. Le Ministère contribue également à l'élaboration et à la mise en œuvre d'initiatives visant à améliorer le flux sécuritaire et efficace du trafic dans les principaux couloirs commerciaux.

La sûreté et la sécurité du transport sont une exigence essentielle pour la santé de la population, une qualité de vie élevée et une économie prospère. Le défi du Ministère est de trouver des moyens novateurs et rentables de cerner et d'atténuer les risques pour la sûreté et la sécurité dans le réseau de transport sans porter préjudice à l'environnement, ni entraver la croissance économique.

Sûreté et sécurité : priorités stratégiques

Afin de promouvoir un réseau de transport sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement, Transports Canada se concentrera au cours des trois prochaines années sur trois priorités stratégiques, soit : de nouvelles politiques et de nouveaux programmes de sûreté, la réglementation intelligente et les systèmes de gestion de la sûreté et ceux de la sécurité.

➤ NOUVELLES POLITIQUES ET NOUVEAUX PROGRAMMES DE SÛRETÉ

Comme le discours du Trône du 5 octobre 2004 l'a fait valoir, la mise en œuvre d'une Politique nationale de sécurité exhaustive assurera une approche plus focalisée et mieux intégrée visant à garantir la sécurité de notre propre société. Dans ce contexte, la coopération avec les États-Unis pour renforcer nos relations sur le plan économique et en matière de sécurité est une exigence essentielle pour atteindre les objectifs économiques et ceux liés à la sécurité du Canada. La Politique nationale de sécurité énonce trois résultats à atteindre pour le secteur des transports : un plan d'action en six points pour renforcer le régime de sécurité maritime; l'amélioration de la sécurité dans l'industrie aérienne, y compris le fret aérien; et l'amélioration et la prorogation des exigences de vérification de sécurité des antécédents des employés de l'industrie du transport.

Transports Canada continuera à mettre en œuvre des aspects de *Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale* en 2005-2006, y compris un **programme exhaustif d'amélioration de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne**, et à collaborer avec les États-Unis et les partenaires du G8 afin de poursuivre l'élaboration des mesures de sécurité dans des domaines tels que la sûreté aéroportuaire. À compter de 2005, Transports Canada élaborera une **stratégie de sécurité des transports**. Cette stratégie définira les priorités de sécurité dans tous les modes de transport et comprendra une méthode formelle d'analyse des menaces et des risques qui permettra d'améliorer les politiques, les règlements et les activités d'application de la loi du Ministère.

Transports Canada travaille également avec d'autres ministères et les principales parties intéressées afin d'élaborer des propositions d'utilisation de certains renseignements sur les passagers des transporteurs aériens dans le but d'améliorer la sécurité, tout en respectant la vie privée et les droits de la personne des individus.

Transports Canada continuera à mettre en œuvre les aspects liés au transport de la Déclaration pour la création d'une frontière intelligente et de son plan d'action connexe en 30 points, y compris la participation au groupe de travail Canada/É.-U. sur la **protection de l'infrastructure critique** comme les aéroports, les ports, les ponts et les tunnels. Ce groupe de travail sert de forum pour mettre en évidence l'infrastructure critique d'intérêt commun qui traverse la frontière et pour échanger les informations.

Pour la **sûreté maritime**, un total de 629,5 millions de dollars a été investi à ce jour. La sécurité des installations portuaires et maritimes du Canada sera renforcée en vertu du programme de contribution à la sûreté maritime assorti d'une enveloppe de 115 millions de dollars. Au cours des trois prochaines années, ce programme servira à financer des projets comme l'achat d'équipement de surveillance, notamment des caméras et des systèmes de télévision en circuit fermé; les améliorations de la sécurité et du contrôle de l'accès aux quais et limites du terrain, comme les clôtures, les portails, la signalisation et l'éclairage; d'autres améliorations de la sécurité des ports telles que des gardes de sécurité. Le Ministère s'engage à mettre sur pied un programme pour les installations maritimes du Canada qui exigera que les employés obtiennent une autorisation de sécurité en matière de transport. Le Ministère renforcera également les exigences en matière de sécurité pour les navires et les ports, améliorera la sécurité des installations maritimes en limitant l'accès aux zones réglementées et établira des normes pour traiter les cas de violation de la sécurité.

Les capacités de **préparatifs d'urgence et de lutte contre le terrorisme** du Canada seront améliorées. Le Ministère continuera à participer aux activités de l'OTAN et à la planification, à la formation et aux exercices d'intervention internationale en cas d'urgence causés notamment par la présence d'agents chimiques, biologiques, radiologiques et nucléaires.

➤ **RÉGLEMENTATION INTELLIGENTE**

Le discours du Trône indique un engagement de la part du gouvernement à assurer un « gouvernement intelligent » pour faciliter les affaires des entreprises au Canada. En particulier, le Comité consultatif externe sur la réglementation intelligente (CCERI) a récemment publié son rapport sur la manière dont la réglementation peut mieux contribuer à la réalisation des objectifs sociaux, environnementaux et économiques du Canada au XXI^e siècle – l'augmentation rapide

des progrès scientifiques et technologiques, les risques transfrontaliers en matière de santé et d'environnement, une meilleure intégration des marchés et des entreprises et les attentes grandissantes des citoyens à l'égard du gouvernement.

Au cours de l'an prochain, à titre d'un des principaux ministères de réglementation, Transports Canada assumera un rôle essentiel dans l'engagement du gouvernement envers une réglementation plus intelligente. En termes pratiques, cela signifie une réglementation qui impose des règles davantage axées sur la sûreté et la sécurité, ce qui donne lieu à des interventions ciblées, et qui sont conçues, le cas échéant, afin de conférer à l'industrie une souplesse en matière d'innovation pour obtenir des résultats.

Cette année, une initiative clé de la réglementation intelligente à Transports Canada sera de faire progresser une **entente avec l'industrie automobile** en ce qui concerne la fabrication et l'utilisation d'appareils télématiques à bord des véhicules, comme pour la navigation, l'accès Internet et les cellulaires. Cette entente doit comprendre une norme de sûreté, des principes généraux et des éléments de traitement qui guideront la conception, le développement, l'évaluation, la fabrication et l'installation des produits. La production d'appareils télématiques plus sûrs aidera à réduire les incidents liés à la distraction du conducteur et les collisions. Cette entente offrirait à l'industrie plus de souplesse et de possibilités d'innovation en termes de conception des produits et elle n'exigerait pas que le Ministère publie un nouveau règlement ou adapte un ancien règlement afin de répondre aux nouveaux progrès technologiques. Les consultations relatives aux conditions de l'entente sont en cours et devraient prendre fin d'ici l'automne 2005.

Transports Canada s'engage à prendre un **règlement sur le système de gestion de la sécurité dans les organisations aéronautiques**. Ce règlement comprendra des objectifs de sécurité, des cibles de rendement, des évaluations des risques, des responsabilités et des pouvoirs, des règles et des procédures ainsi que des processus de surveillance et d'évaluation. Plutôt que de dire aux organisations aéronautiques comment procéder, cette manière plus intelligente de réglementer leur indique les buts à atteindre afin qu'elles puissent déterminer comment obtenir les résultats en fonction de leur connaissance approfondie de leurs propres activités.

L'industrie a également reçu une certaine latitude en termes d'innovation pour les services aéronautiques fournis exclusivement aux entreprises privées. D'un point de vue historique, ces services aéronautiques ont connu un taux d'accident extrêmement faible et les modifications des règles en 2005 offriront à l'industrie d'autres possibilités d'améliorer l'efficacité de ses opérations en autorisant les exploitants à jouer un rôle plus direct dans la gestion de leurs propres systèmes de sécurité sans compromettre la sécurité.

D'autres aspects clés de la stratégie de réglementation intelligente de Transports Canada comprennent l'élaboration de règles conformes aux règles des autres organismes de réglementation, tant au Canada qu'à l'échelle internationale, et la tenue de consultations importantes ayant une vaste portée tant pour l'industrie que pour le public. Les processus de consultations rigoureuses et approfondies ont aidé à assurer que les prochaines réformes afférentes aux principales lois donneront lieu à des règles qui refléteront les besoins et les préoccupations de l'industrie et du public :

- La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, qui comprend des propositions relativement aux certificats d'autorisation en matière de sécurité pour les personnes offrant de transporter ou de manutentionner des marchandises dangereuses;
- La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, avec des modifications à l'appui du nouveau cadre réglementaire qui englobera les exigences à jour de la nouvelle convention codifiée du travail maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du Travail (OIT) et apportera clarté et uniformité, une adaptabilité plus rapide et une applicabilité générale des normes de travail maritime (à finaliser d'ici l'hiver 2006);
- La *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*, qui modernisera ses dispositions relatives à l'efficacité et à l'harmonisation de la réglementation, à la certification, à l'application de la *Loi* et à l'importation.

➤ SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÛRETÉ ET CEUX DE LA SÉCURITÉ

Un système de gestion de la sûreté ou un système de gestion de la sécurité (SGS) est un cadre formel d'intégration de la sûreté ou de la sécurité dans les activités quotidiennes d'une entreprise de transport. Il inclut l'établissement d'objectifs clairs et de cibles de rendement, l'exécution d'évaluation des risques, l'établissement de responsabilités et de pouvoirs clairs, le maintien de règles et de procédures qui sont bien documentées et communiquées à tous les employés et la tenue régulière d'inspections et d'évaluations internes. Dans un sens plus vaste, cela mène à une détection plus approfondie et à la résolution des problèmes systématiques éventuels en matière de sûreté ou de sécurité. Transports Canada croit que le recours aux SGS rendra un réseau de transport déjà sûr et sécuritaire encore plus sûr et plus sécuritaire.

En 2005-2006, Transports Canada élaborera un **plan stratégique de mise en œuvre des SGS**, puis en collaboration étroite avec l'industrie, les employés et les autres principales parties concernées, dressera des plans afin de mettre en œuvre un SGS dans chaque mode de transport. Étant une priorité essentielle du Ministère depuis 1999, la mise en œuvre d'un SGS dans les organismes aéronautiques, ferroviaires et maritimes est la pierre angulaire de l'amélioration de la sûreté, de la sécurité et de la performance économique de ces industries. Ces trois modes de transport continueront à mettre en œuvre cette nouvelle approche en 2005-2006.

En particulier, le Ministère a pris l'engagement de faire la publication préalable d'un **règlement sur le système de gestion de la sécurité pour les organisations aéronautiques** dans la *Gazette du Canada* en 2005. Ce règlement fournira aux organisations aéronautiques la souplesse de décider comment satisfaire aux exigences en matière de sûreté, ce qui permet l'innovation tout en améliorant la sécurité. Une campagne d'information a été lancée en janvier 2005 afin de préparer l'industrie de l'aviation civile à la mise en œuvre du SGS. Cette campagne prendra fin en août 2006.

Le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*, qui est entré en vigueur le 31 mars 2001, exige que les compagnies de chemin de fer assujetties à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* mettent en place et conservent un SGS. Le Ministère tiendra un forum des intervenants sur les expériences de mise en œuvre d'un SGS vécus à ce jour dans le secteur ferroviaire, et lancera un **examen du Règlement sur le système de gestion de la sécurité**

ferroviaire et du document de politique du Ministère. Transports Canada continuera à travailler avec l'industrie maritime au cours des prochaines années afin de cerner les possibilités d'utiliser les principes du SGS pour améliorer continuellement le régime de sûreté maritime au Canada.

2.1.2 Un réseau de transport efficace contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce

Il est primordial d'avoir un réseau de transport efficace pour la croissance économique et le développement social du Canada. Il contribue directement à la compétitivité internationale et à la productivité du Canada, ainsi qu'à la qualité de vie générale dans les zones urbaines, rurales ou les régions éloignées. Le coût des services de transport a de multiples facettes et comprend les coûts assumés par le gouvernement (p. ex. construction et entretien des routes), le secteur privé (p. ex. compagnies aériennes, aéroports, compagnies de chemin de fer), par les utilisateurs directs (p. ex. coûts des véhicules, tarifs, durée du voyage) et par la société en général (p. ex. l'encombrement, les accidents, la pollution). La recherche d'approches politiques qui contribuent à minimiser les coûts totaux des transports est un des défis essentiels de Transports Canada.

Le secteur canadien des transports s'est transformé, au cours des 15 dernières années, d'un secteur où le gouvernement possédait et exploitait les principaux volets du réseau en un secteur qui repose sur les forces du marché comme mécanisme d'orientation de la prise de décision en matière de transport. Les résultats ont été remarquables, avec une augmentation des gains de productivité dans le secteur des transports de 46 % contre 7,5 % pour l'ensemble de l'économie. Il existe maintenant plus de choix pour les utilisateurs et, dans de nombreux cas, des coûts réduits pour les services. Ces gains de productivité ont été stimulés par les modifications du cadre de politiques.

Transports Canada a un rôle clé à jouer afin de fournir une base solide à un réseau de transport efficace. Il élabore les cadres de politiques modales et intermodales, les lois et les règlements qui régissent le comportement économique des transporteurs. La concurrence et les forces du marché sont des préceptes fondamentaux de notre politique nationale des transports et elles continueront à représenter les moyens préférés pour guider la croissance et le développement du réseau de transport national. Un marché sain et fort encourage les concurrents actuels et les nouveaux intervenants à innover et à fournir de nouveaux services afin de satisfaire aux besoins en matière de transport.

Le développement d'un réseau de transport efficace dépend également d'une infrastructure sûre, sécuritaire et bien entretenue. Les activités du Ministère à cet égard sont très vastes et font partie de cinq grands domaines : les investissements stratégiques dans des domaines qui appuient directement les priorités fédérales, l'amélioration de la gouvernance des fournisseurs d'infrastructure de transport, la cession d'éléments d'actif fédéraux à des parties mieux placées pour les gérer, le soutien continu aux installations dépendant du gouvernement fédéral et le rôle de propriétaire de bien-fonds importants.

Plus particulièrement, Transports Canada continue à mettre en œuvre son programme de cession des aéroports régionaux/locaux, qui est en bonne voie, tout en continuant à assumer ses responsabilités envers les aéroports et les ports restants jusqu'à leur transfert. Il soutient les

installations dépendant du gouvernement fédéral (ports, aéroports et services de traversiers), ainsi que les services de chemin de fer et de traversiers aux régions éloignées. Le Ministère exécute des fonctions de propriétaire et de surveillance pour les biens stratégiques tels que les principaux aéroports et ports dans l'ensemble du pays. Les compétences de Transports Canada en matière d'élaboration de politiques et de programmes relatifs à l'infrastructure de transport sont reconnues par tout le gouvernement fédéral. Le Ministère élabore et met en œuvre des programmes et des politiques, de son propre chef et en partenariat avec d'autres, tels qu'avec Infrastructure Canada.

Le Ministère soutient également, tel qu'il est prévu dans la Constitution, le service de traversier entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador exploité par Marine Atlantique S.C.C., gère les subventions annuelles d'exploitation et d'immobilisations de VIA Rail Canada (VIA), soutient et assure la surveillance de nombreux ponts fédéraux (Jacques-Cartier, Champlain, etc.) et fournit une subvention annuelle à la Colombie-Britannique pour ses services de cabotage et de transport des marchandises.

Le Ministère maintient son engagement total envers la cession des ports régionaux/locaux restants et travaille en étroite collaboration avec des entités dans l'ensemble du pays afin de satisfaire à cet objectif. Il s'assure que les fonds du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) sont gérés de manière adéquate et sont affectés aux aéroports qui ont le plus besoin d'aide en matière de sécurité, de protection des biens et de réduction des coûts d'exploitation.

À l'appui de ces responsabilités et d'autres priorités, le Ministère doit coopérer de près avec les autorités au pays et à l'étranger et les intervenants du secteur privé. C'est le cas notamment lorsqu'il négocie des ententes ou des accords bilatéraux pour les services aériens internationaux et représente le gouvernement du Canada à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ou au Groupe de travail sur la frontière Canada/É.-U.

Transports Canada a un vaste programme de surveillance et d'analyse du réseau de transport canadien et il doit notamment présenter des rapports au Parlement sur l'état du réseau des transports au Canada (*Loi sur les transports au Canada*), réaliser des études économiques et assurer la surveillance des activités de transport dans l'ensemble du Canada. Le Ministère contribue aux activités scientifiques fédérales et à toutes les priorités ministérielles, en soutenant les activités de recherche et de développement, en particulier au Centre de développement des transports à Montréal.

Le Ministère reconnaît que les progrès vers la réalisation de résultats ultimes de haut niveau seront influencés par certains facteurs sur lesquels il n'a aucun contrôle direct, comme les conditions économiques mondiales, les crises internationales ou les mesures prises par d'autres gouvernements. En même temps, il comprend que les renseignements sur le rendement sont nécessaires afin d'ajuster les priorités et les stratégies pour s'assurer que les progrès vont dans la bonne direction. L'encadré ci-dessous dresse un aperçu des indicateurs qu'il prévoit utiliser à des fins de surveillance de ses progrès en assurant la promotion d'un réseau de transport efficace.

Indicateurs de progrès

- *Augmentation de la productivité du réseau de transport*
- *Niveaux de prix et de services*
- *Satisfaction de la collectivité et des utilisateurs relativement aux prix et services*
- *Viabilité financière des différents éléments du réseau*
- *Diminution des coûts pour l'industrie*
- *Diminution des coûts pour les contribuables*
- *Avantages d'une meilleure harmonisation pour l'industrie et les consommateurs*

Efficacité : défis et possibilités

Face à la mondialisation et à l'intégration du marché nord-américain, l'accroissement de la productivité et de la compétitivité internationale du Canada est essentiel pour créer des débouchés commerciaux viables. Les améliorations de la productivité du secteur des transports au cours des 15 dernières années ont considérablement contribué à la croissance économique et resteront une priorité à l'avenir. Pour rester concurrentiels, nous devons créer les bonnes conditions afin d'encourager plus d'investissement dans l'infrastructure de transport pour traiter les contraintes de capacité dans les principaux ports et aux frontières. De plus, nous avons besoin de meilleures coordination et consultation, à l'échelle tant nationale qu'internationale, en particulier avec notre partenaire commercial le plus important, les États-Unis. Bien que la concurrence au sein des modes et entre ces derniers demeurera, l'intégration croissante des activités économiques des pays exigera plus de coordination et d'intégration entre les modes de transport et, par conséquent, la concurrence sera de plus en plus importante entre les réseaux d'acheminement du trafic intégrés et exigera la participation de divers éléments de notre réseau de transport avec des éléments du réseau de transport d'autres pays.

En pratique, cela signifie un changement de perspective, en reconnaissant que nos principaux ports et aéroports sont les plaques tournantes de l'activité économique et qu'ils sont essentiels pour créer des agglomérations urbaines dynamiques qui attirent les investissements et les talents. Cela signifie : favoriser la création de connexions plus intermodales qui facilitent la circulation des personnes et des marchandises dans les villes et toutes les régions du Canada; s'assurer d'avoir des cadres de politique économique qui offrent aux fournisseurs de services et d'infrastructure la souplesse et la capacité de se développer tout en profitant à tous les utilisateurs; et par-dessus tout, s'assurer d'avoir un réseau de transport sûr et sécuritaire comme pilier essentiel du maintien des flux de trafic efficaces et de leur amélioration.

Pour l'industrie aérienne, le Ministère se concentre sur la prestation de services aux voyageurs, aux expéditeurs et aux collectivités du Canada, tout en fournissant une base à la viabilité des transporteurs aériens. Il peut y avoir des possibilités d'étudier certaines mesures d'assouplissement en ce qui concerne les ententes relatives au transport aérien international qui mettraient l'industrie en bonne position pour tirer profit des nouveaux débouchés et le Ministère examinera certaines de ces possibilités. La question des loyers aéroportuaires examinée depuis plusieurs années doit également être réglée, ainsi que la manière de fournir un cadre législatif approprié afin d'aiguiller l'infrastructure des aéroports. Le Ministère examinera les questions relatives à la gouvernance des aéroports, y compris l'assurance de niveaux appropriés de transparence et de responsabilisation.

La souplesse et les possibilités économiques doivent être offertes au secteur maritime du Canada et aux Administrations portuaires canadiennes (APC) afin qu'ils puissent réaliser leur potentiel en tant que facteurs de croissance économique. Les problèmes à traiter comprennent l'amélioration éventuelle des actes du pouvoir législatif et réglementaire afin de fournir d'autres outils pour inciter et promouvoir un climat d'investissement approprié pour les APC, ainsi que d'autres mesures visant à garantir la compétitivité future des ports.

Le transport ferroviaire contribue à la compétitivité nationale grâce au rôle qu'il joue en matière de développement de points de passage et de couloirs commerciaux stratégiques en Amérique du Nord. Le Ministère, ainsi que d'autres intervenants dans les secteurs public et privé, font de plus en plus porter leur attention sur l'examen des défis liés à la capacité de transport afin de répondre à la croissance commerciale de plus en plus importante. Les domaines d'attention particuliers comprennent la côte ouest, notre porte d'entrée sur le Pacifique, où l'essor du commerce avec la Chine crée un encombrement important, et le sud-ouest de l'Ontario, où des travaux sont en cours pour régler des problèmes à court terme et à long terme en ce qui concerne l'encombrement et la capacité du passage frontalier Windsor-Detroit. De plus, la prestation de services de transport des voyageurs par chemin de fer, y compris dans les régions éloignées du pays, est un domaine d'intérêt permanent pour le Ministère.

L'avenir de notre économie dépend de couloirs commerciaux efficaces qui permettent à tous les modes de transport de tirer parti de l'avantage concurrentiel du Canada en tant que point de passage entre l'Amérique du Nord et d'autres marchés mondiaux. Pour assurer une circulation sécuritaire et efficace des personnes et des marchandises aux passages frontaliers et dans les couloirs, il faut des améliorations de l'infrastructure et une approche coordonnée visant à mettre en œuvre de meilleures procédures en termes de frontières et de transport.

Le gouvernement du Canada s'est engagé à faire du Canada un des cinq pays les plus innovateurs dans le monde entier d'ici 2010. La stratégie d'innovation du gouvernement est axée sur la promotion de l'innovation et l'acquisition des aptitudes nécessaires pour l'expansion de cette capacité d'innovation. La recherche et le développement à l'appui de l'innovation dans le secteur des transports seront toujours au cœur du maintien d'un réseau de transport concurrentiel et productif qui soit sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement. Un flux constant de nouvelles idées est nécessaire afin de faire progresser les technologies et les sciences à l'appui de l'intégration intermodale, d'une meilleure conception de l'infrastructure, de la gestion des encombrements, de la logistique de la chaîne d'approvisionnement et des initiatives liées à l'environnement et un plus grand nombre de partenariats entre les secteurs public et privé doit être favorisé à des fins de réalisation de ces objectifs. Il faut aussi que l'ensemble du secteur des transports se concentre sur le perfectionnement des aptitudes afin de s'assurer que nous avons les personnes et la capacité nécessaires pour continuer à exploiter et à améliorer le réseau.

Efficacité : priorités stratégiques

Afin de favoriser un réseau de transport efficace qui respecte les impératifs en matière de sûreté, de sécurité et d'environnement, le Ministère doit concentrer ses efforts sur les principales activités et initiatives à l'appui des trois priorités stratégiques du cadre de politique axé sur le marché notamment l'infrastructure, les points de passage et les couloirs commerciaux, et l'innovation.

➤ CADRE DE POLITIQUE AXÉ SUR LE MARCHÉ

Assurer l'amélioration permanente des services de transport en fournissant des règles qui autorisent les entreprises de transport à s'adapter, innover, rester concurrentielles et servir le public ont été des points centraux fructueux de la politique fédérale des transports au cours des années. L'expérience a prouvé que la concurrence et les forces du marché libre stimulent le rendement. Lorsque le gouvernement doit intervenir, ces interventions doivent être ciblées sur des situations où les forces du marché sont insuffisantes pour atteindre les résultats souhaitables. Bien que beaucoup ait été accompli pour fournir un marché concurrentiel et mieux focaliser les actions gouvernementales, il y a encore des aspects à améliorer.

La *Loi sur les transports au Canada* (LTC) stipule les règles fondamentales qui régissent le comportement économique des chemins de fer et des lignes aériennes. Une nouvelle proposition de modification de la LTC (l'ancien projet de loi C-26 est mort au feuillet en novembre 2003) est en cours d'élaboration. L'objectif serait de s'assurer que la capacité et les services de transport restent adaptés en vertu d'un cadre de politique stable et d'encourager un climat favorable à l'investissement privé stratégique.

Afin de poursuivre les progrès vers un réseau commercial plus efficace pour la circulation du grain, le gouvernement du Canada prendra une décision relative aux options possibles pour la cession de son parc de **wagons-trémies**. Les options de cession tiendront compte du besoin d'un réseau de transport efficace, commercial et concurrentiel pour le transport du grain qui soutient la croissance économique, le commerce international et offre un bon rapport qualité prix aux contribuables.

Le 4 novembre 2004, le gouvernement a demandé l'aide du Comité permanent des transports (CPT) afin de mener un examen visant à déterminer si le Canada devait continuer à libéraliser son approche de la réglementation économique pour l'industrie aérienne. Un document d'orientation sur la **libéralisation du transport aérien** ayant pour objet d'aider le CPT a été déposé à l'époque. Un rapport a été demandé pour avril 2005. Le Ministère examinera les questions relatives à la libéralisation du transport aérien au cours des semaines et des mois à venir – en parallèle à toute analyse que le CPT peut choisir de mener à cet égard. La réponse du gouvernement aux conclusions du CPT et l'élaboration d'un programme de suivi nécessiteront les conseils et le soutien du Ministère qui comprendront la collecte de données, le dialogue avec les parties intéressées, l'élaboration de l'analyse et de la politique dans le but de maximiser les débouchés et la compétitivité de l'industrie aérienne du Canada.

Le Canada avait plus de 70 ententes ou accords bilatéraux afférents aux **services aériens internationaux** à la fin de 2004. La priorité pour cette année sera accordée aux marchés en plein essor de la Chine et de l'Inde, entre autres. Les négociations réussies ont pour objet d'améliorer la compétitivité de l'industrie canadienne à l'étranger, ainsi que de fournir aux voyageurs et aux expéditeurs canadiens des options de voyage meilleures et plus économiques.

Le **Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne** a été introduit à titre de mesure provisoire, afin de fournir une indemnité pendant aussi longtemps, et dans la mesure où, la couverture appropriée de l'assurance n'est pas disponible d'un point de vue commercial acceptable qui permet aux participants de l'aviation canadienne d'être sur un pied d'égalité avec leurs homologues étrangers. Au cours de cette année,

le Ministère procédera à une analyse du programme, ainsi qu'à des consultations avec les parties intéressées, dans le cadre de l'examen relatif à la nécessité de ce programme.

Transports Canada prévoit présenter un règlement en 2005-2006 exigeant que les transporteurs maritimes achètent et gardent une couverture d'assurance suffisante pour satisfaire à leurs obligations envers les passagers conformément à la partie 4 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Ce règlement obligatoire sur les assurances protégera les intérêts financiers des passagers et appuiera la concurrence en s'assurant que les exploitants intégralement assurés ne subissent aucun désavantage concurrentiel de la part de ceux qui auraient une assurance insuffisante pour leurs activités.

➤ INFRASTRUCTURE, POINTS DE PASSAGE ET COULOIRS COMMERCIAUX

La création de conditions qui encouragent les investissements dans le transport, qui appuient directement l'infrastructure de transport desservant l'intérêt national et qui améliorent la qualité de vie dans nos collectivités est l'une des principales priorités du Ministère.

Le Ministère prépare une nouvelle *Loi sur les aéroports du Canada* (l'ancien projet de loi C-27 est mort au feuillet en novembre 2003). Les objectifs de la nouvelle loi comprennent des dispositions pour renforcer la gouvernance, la transparence et la responsabilisation dans les aéroports canadiens, en particulier ceux qui sont exploités par les administrations aéroportuaires. Il est prévu que la loi entraînera des décisions plus efficaces en termes d'investissement dans les projets d'infrastructure des aéroports.

L'examen triennal de la politique sur les loyers aéroportuaires, qui a porté sur la politique en matière de loyers de 21 administrations aéroportuaires louées du Réseau national d'aéroports (RNA), s'est achevé en 2004-2005. On a évalué l'équité et la viabilité de la politique du gouvernement fédéral relative aux loyers aéroportuaires. En collaboration avec les intervenants, le Ministère présentera des recommandations que le gouvernement prendra en considération en 2005. Il est prévu que le rôle de Transports Canada sera axé sur la mise en œuvre et la communication de toutes les décisions prises.

Transports Canada travaille également en étroite collaboration avec Infrastructure Canada sur des projets d'autoroutes, de transport en commun et de frontières en fournissant des données, des analyses et des conseils techniques pour la sélection des projets de transport, négocie conjointement et demande l'approbation du Conseil du Trésor pour les ententes de contribution et est responsable de la mise en œuvre de ces projets. En date de décembre 2004, 3 milliards de dollars avaient été investis dans des projets de transport grâce au Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FICS) et au Fonds pour l'infrastructure frontalière (FIF).

Pour l'exercice 2005-2006, les priorités du Ministère seront de gérer et d'assurer la conformité de plus de 25 projets de transport qui ont été approuvés en vertu des deux fonds susmentionnés, comme la construction d'une route transcanadienne à quatre voies au Nouveau-Brunswick (200 millions de dollars du gouvernement fédéral); les études et les autres travaux préliminaires (phase 1) sur l'autoroute 30 afin d'explorer le potentiel d'un partenariat entre les secteurs public et privé pour terminer cette partie de l'autoroute à double chaussée et à quatre voies de 35 kilomètres, au sud-ouest de Montréal (10,5 millions de dollars du gouvernement fédéral); les améliorations au réseau ferroviaire de GO Transit dans la Région du Grand Toronto (RGT)

élargie, de même que pour la phase Quick Start du Plan de transport en commun rapide dans la région de York (435 millions de dollars du gouvernement fédéral); les améliorations des autoroutes et de l'infrastructure des postes frontaliers des régions de Sarnia, Niagara et London en Ontario (154 millions de dollars du gouvernement fédéral); l'élargissement de La transcanadienne (route 1) et de la route 16 (route Yellowhead) en Saskatchewan (65 millions de dollars du gouvernement fédéral); et les couloirs nationaux pour le Canada dans les Territoires du Nord-Ouest (65 millions de dollars du gouvernement fédéral).

Transports Canada poursuivra les négociations pour plus de 15 projets annoncés, mais pas encore approuvés, comme la mise en œuvre de la stratégie « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex » (150 millions de dollars du gouvernement fédéral); un prolongement du rail léger du centre-ville d'Ottawa à Barrhaven en Ontario (200 millions de dollars du gouvernement fédéral); la construction de segments de rocadés autour de Calgary et d'Edmonton en Alberta (150 millions de dollars du gouvernement fédéral); et la construction d'une ligne de rail léger, reliant le centre de l'aéroport international de Vancouver et le centre-ville de Richmond, l'aéroport international de Vancouver et le centre-ville de Vancouver en Colombie-Britannique (450 millions de dollars du gouvernement fédéral).

Transports Canada continuera d'assurer le leadership grâce à l'élaboration de politiques sur les autoroutes pour les 27 000 kilomètres du réseau routier national (RRN) appartenant aux gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Un des principaux défis sera l'examen, avec les provinces et les territoires, des autoroutes et des gares intermodales du RRN en vue de l'évolution des modèles économiques et commerciaux, et le développement du deuxième volet du réseau d'autoroutes d'importance régionale.

Transports Canada examine actuellement la gouvernance et l'exploitation de tous les ponts nationaux et internationaux relevant de sa compétence dans le but d'augmenter leur capacité d'être autosuffisants avec le temps. De plus, le Ministère examine des façons d'améliorer la capacité de surveillance afin de mieux gérer ces infrastructures essentielles.

L'amélioration du flux du trafic au **passage frontalier de Windsor-Detroit** est une priorité essentielle pour le gouvernement. En plus de la stratégie « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex », le Ministère continuera à participer au Partenariat Canada-États-Unis-Ontario-Michigan sur le transport frontalier, dont l'objectif est d'élaborer une stratégie à long terme visant à améliorer, de manière coordonnée, la circulation des personnes, des marchandises et des services au passage Windsor-Detroit. Ce projet de partenariat en est maintenant à la phase d'évaluation environnementale de son processus d'étude binationale qui vise à accroître la capacité du passage frontalier et il examine également d'autres moyens de traiter les besoins en matière de transport transfrontalier. Il est prévu que cette phase durera trois ans; le partenariat aura alors terminé ses consultations et élaboré un rapport d'étude et un plan préliminaires visant à accroître la capacité à la frontière.

La *Loi maritime du Canada* (LMC) est le premier texte de loi exhaustif visant à régir de nombreux aspects du secteur maritime du Canada, y compris l'établissement des Administrations portuaires canadiennes (APC), la commercialisation des services de traversiers fédéraux et de la Voie maritime du Saint-Laurent et les améliorations de la manière dont les administrations de pilotage sont exploitées au Canada. Transports Canada déposera les modifications proposées à la LMC en 2005. Ces modifications traiteront des préoccupations relevées au cours de l'examen de

la LMC de 2002 et seront axées sur la souplesse financière du secteur maritime (plus particulièrement pour les APC) afin de maintenir la viabilité économique et de répondre efficacement à l'évolution des demandes du marché.

Transports Canada collabore avec le département des Transports des É.-U., le United States Army Corps of Engineers et la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent du Canada à une étude complète des **besoins futurs en matière d'infrastructure de la Voie maritime du Saint-Laurent**, y compris l'ingénierie et les répercussions économiques et environnementales de ces besoins. L'étude est axée principalement sur l'évaluation de l'entretien à long terme et des besoins en capital afin d'assurer la continuité et d'optimiser l'infrastructure actuelle de la Voie maritime.

Ridley Terminals Inc. (RTI) est une société d'État mère, qui exploite un terminal vraquier sur un terrain loué appartenant à l'Administration portuaire de Prince Rupert. RTI traite principalement le charbon métallurgique extrait au nord-est de la Colombie-Britannique. En raison du faible tonnage total des mouvements à RTI, la société a des difficultés financières et reçoit des contributions de Transports Canada afin de soutenir ses opérations jusqu'à ce que le gouvernement considère les options pour son avenir. En 2004, le Ministère lui a fourni un soutien financier par l'entremise d'un accord de contribution. En 2005, Transports Canada fournira des fonds additionnels à l'appui des opérations de RTI et élaborera des options à l'intention du gouvernement en ce qui concerne l'éventuelle acquisition de RTI par le secteur privé.

Transports Canada élaborera en 2005 une **stratégie fédérale relative au fret** qui cernera les thèmes et problèmes principaux pour ce qui est du transport des marchandises au Canada. Cette stratégie intégrée relative au fret proposera, à des fins de débats publics, des orientations stratégiques à court et à moyen termes pour le Ministère. Les avantages de la stratégie relative au fret seront de cerner et d'éliminer les obstacles au transport bien ordonné et efficace des marchandises. Une composante clé de la stratégie sera l'élaboration d'un rôle défini pour la technologie et la manière dont le gouvernement fédéral peut fournir un leadership en assurant la promotion de son utilisation afin de faciliter les solutions aux principaux défis du secteur.

En termes de transport des voyageurs, VIA Rail est responsable de la prestation sécuritaire et efficace des services de transport interurbain des voyageurs par chemin de fer au Canada. VIA Rail reçoit une subvention annuelle de 169 millions de dollars et dépend également du gouvernement pour le financement de ses besoins en capital. Au cours de l'année prochaine, la nouvelle direction de VIA Rail devra entreprendre un **examen de l'avenir des services de transport des voyageurs par chemin de fer au Canada**, en tenant compte de toutes les options, et déterminer les investissements requis pour assurer la viabilité du réseau ferroviaire de transport des voyageurs du Canada à long terme. Après cet examen, Transports Canada communiquera ses recommandations au gouvernement pour ce qui est des options possibles et des répercussions en termes de financement.

➤ INNOVATION

L'innovation est primordiale pour tous nos objectifs, et en particulier, pour rapprocher les trois piliers (sûreté et sécurité, efficacité et responsabilité environnementale) de notre vision d'un réseau de transport durable. L'innovation et le perfectionnement des compétences peuvent rendre le secteur des transports plus puissant, résistant, souple et adapté à l'évolution des demandes et des pressions.

À l'heure actuelle, Transports Canada revoit son approche de la recherche et du développement (R et D), en élaborant un **plan stratégique de R et D**, qui soit davantage aligné sur les besoins du secteur et la vision du gouvernement, à savoir une économie qui est concurrentielle à l'échelle internationale. Dans ce contexte, le Ministère examinera la manière dont il gère ses activités de R et D ainsi que ses relations avec les partenaires externes et d'autres ministères. Des activités importantes à entreprendre au cours de la période de planification du Centre de développement des transports de Transports Canada comprennent la démonstration de la fonctionnalité des nouvelles technologies dans le domaine des transports et la poursuite du transfert et de la commercialisation de nos résultats de recherche intéressants.

Transports Canada a encouragé l'innovation et le perfectionnement des compétences au pays grâce au financement ciblé des systèmes de transport intelligents (STI), sous l'égide du plan stratégique des STI. Cette stratégie prévoit la poursuite de l'élaboration d'un cadre de politique qui favorisera les technologies novatrices. Les outils comprendront un financement ou la R et D et des initiatives de mise en œuvre, et l'établissement de réseaux de chercheurs et de centres d'expertise de STI dans les universités canadiennes.

Un **effectif hautement qualifié** est primordial à des fins de positionnement du secteur des transports pour qu'il soutienne l'économie canadienne dans un environnement mondial très concurrentiel. Agissant comme un catalyseur, Transports Canada poursuivra ses efforts de coopération avec ses partenaires des secteurs public et privé en 2005 afin de trouver des moyens de traiter les principaux défis liés au perfectionnement des compétences, y compris l'organisation de réunions et une conférence sur les compétences dans le domaine des transports. Le Ministère prévoit également soutenir des initiatives particulières relatives au transport entreprises par les universitaires et les partenaires des secteurs public et privé afin de promouvoir les intérêts et la sensibilisation aux carrières dans le transport auprès des jeunes canadiens et de favoriser le développement d'un réseau de recherche dans le domaine du transport.

2.1.3 Un réseau de transport respectueux de l'environnement contribuant à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable

Quoique le transport offre nombre d'avantages économiques et sociaux, la circulation des personnes et des biens peut avoir une incidence environnementale importante susceptible de provoquer à son tour des répercussions sociales et économiques. Le transport durable exige de veiller à ce que l'on tienne compte de l'environnement tout autant que des facteurs économiques et sociaux dans la prise de décision en matière de transport. Les incidences environnementales du transport comprennent la pollution de l'air et de l'eau, la pollution par le bruit, l'émission de gaz à effet de serre et la perte de terres agricoles et d'habitats fauniques. Un éventail d'activités de

transport contribue à bâtir cette pression, dont entre autres : la construction et le financement de l'infrastructure; l'exploitation des aéroports et des ports; l'exploitation et l'entretien du réseau routier; la production, l'exploitation, l'entretien et l'élimination des véhicules; enfin, l'alimentation en énergie et carburant, y compris en ressources non renouvelables.

Afin de promouvoir un réseau de transport durable, Transports Canada poursuivra l'élaboration et la mise en œuvre de programmes et de politiques favorisant le développement durable afin de protéger le milieu naturel et de créer un réseau de transport plus durable au Canada. Le transport durable étant une responsabilité partagée, le Ministère collaborera avec ses partenaires et les intervenants, y compris le grand public, le secteur des transports, les autres ministères du gouvernement fédéral, les provinces, les territoires et les municipalités ainsi que les organisations internationales.

La Stratégie de développement durable 2004-2006 de Transports Canada est la troisième stratégie triennale successive élaborée par le Ministère. Elle précise davantage le concept de durabilité et énonce 7 défis et 32 engagements spécifiques. Cette stratégie formule un ensemble de principes pour le développement durable, comprend des réalisations concrètes et des mesures du rendement et indique ce que le Ministère peut faire pour mieux intégrer le développement durable à ses activités. À court terme, le Ministère mettra en œuvre les engagements et les objectifs qu'il a établis pour 2004-2006.

Transports Canada a inclus dans sa stratégie de développement durable un défi clé visant l'amélioration de la gestion environnementale des terrains et des activités de Transports Canada. Bien que le Ministère n'exploite plus directement de nombreuses composantes du réseau du transport, il conserve son rôle de propriétaire et de gestionnaire d'éléments majeurs tels que le Réseau national des aéroports. Dans ce rôle, il incombe à Transports Canada d'assurer une gérance adéquate de ses terrains et installations. Le Ministère a relevé ce défi permanent au moyen de son Système de gestion environnementale (SGE). Le SGE aide le Ministère à mieux comprendre la nature de ses incidences sur l'environnement et a mené à l'élaboration de programmes dans les domaines de l'évaluation environnementale, de l'assainissement des lieux contaminés, de la protection de l'environnement et de l'immobilier afin de gérer ces répercussions.

Les programmes sur le changement climatique de Transports Canada s'efforcent de réduire l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports par un large éventail de partenariats, la commercialisation de technologies économes en carburant et le partage des coûts et des risques de l'innovation. Les programmes s'inspirent des meilleures idées formulées par la Table des transports sur le changement climatique de 2000 dans trois domaines principaux. Les partenariats établis par l'entremise du programme « Sur la route du transport durable » et du Programme de démonstration en transport urbain aident à promouvoir un transport urbain plus durable. Des améliorations permanentes en matière d'économie d'énergie sont en cours dans le réseau du transport des marchandises grâce à l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises et du Programme écoénergétique. Le Programme de véhicules à technologies de pointe appuie des véhicules plus économes en combustible pour les Canadiens et en fait la promotion. Les principales activités dans le cadre de ces programmes comprennent des démonstrations et des projets pilotes, des mesures d'incitation à l'achat de technologies, des initiatives de sensibilisation de l'industrie et de renforcement de la capacité ainsi que la négociation d'accords de réduction volontaire des émissions de GES avec

les associations modales. Les programmes ont acquis une présence substantielle au sein du secteur et commenceront à donner des résultats mesurables en 2006-2007, à l'approche de l'achèvement des projets.

L'encadré ci-après présente quelques indicateurs de rendement de haut niveau qui serviront à suivre les progrès accomplis dans l'atteinte des objectifs du Ministère en matière de transport durable.

Indicateurs de progrès

- *Réduction des émissions totales de GES par mode (essence routière, diesel routier, carburant aérien, diesel ferroviaire, carburant maritime).*
- *Économie moyenne de carburant pour les véhicules utilitaires légers, les camionnettes, les camions de gros tonnage, les locomotives et les aéronefs.*
- *Réduction des émissions de GES liées au transport des marchandises par tonne-km pour les camionnettes, les camions de poids moyen, les camions de gros tonnage, les locomotives et les navires.*
- *Pollution atmosphérique moyenne par véhicule utilitaire léger (là où des données sont disponibles).*
- *Diminution de la pollution atmosphérique par tonne-km pour le camionnage nolisé, le transport maritime, ferroviaire et aérien.*
- *Réduction des émissions de GES liées aux activités de Transports Canada.*
- *Lieux contaminés de Transport Canada ayant fait l'objet d'un assainissement ou d'une gestion des risques.*

Responsabilité environnementale : défis et possibilités

Les transports prennent place au sein d'une toile complexe d'interactions et de modalités humaines et physiques. Le transport a une demande dérivée et est un moteur des activités de notre économie, de notre capacité concurrentielle et de notre qualité de vie en général.

Les Canadiens chérissent leur mobilité personnelle. Il existe, au sein du transport des passagers et des marchandises, de multiples facteurs qui affectent l'interaction avec l'environnement. C'est particulièrement vrai dans les zones urbaines où environ 80 % des Canadiens résident. Dans une très grande mesure, le Canada a compté sur l'éducation et la sensibilisation, des mesures volontaires et des initiatives faisant la promotion des nouvelles technologies et des pratiques exemplaires. Ce sont des mesures importantes en tant que premiers pas, mais il faut beaucoup plus pour s'assurer que l'environnement est plus entièrement intégré aux décisions en matière de transport. En outre, bien que l'action au sein des divers modes soit importante, le besoin de relever les défis systémiques et d'exploiter les possibilités – afin d'assurer une plus grande intégration là où c'est souhaitable – se fait de plus en plus sentir. Les efforts visant à influencer sur à la fois l'offre et la demande en matière de transport seront cruciaux pour la constitution d'un réseau de transport plus durable qui soit sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Les répercussions des transports sur le changement climatique, la pureté de l'air et de l'eau et les lieux contaminés sont indéniables. Elles sont étroitement liées à d'autres priorités majeures du gouvernement fédéral comme la santé, un Nouveau pacte pour les villes, l'innovation et une économie robuste. On ne peut traiter ces questions isolément. Par exemple, les mesures prises

pour réduire les émissions de GES produiront d'importants avantages connexes. Le défi consiste à adopter une approche systémique afin de réussir une bonne intégration des questions relatives à l'environnement dans les politiques de transport.

Il faut mettre un accent supplémentaire sur ce qu'on peut réaliser au moyen d'autres mesures telles que la gestion de la demande en transport, les cartes de transport, la tarification des routes/les systèmes utilisateur-payeur, les politiques de stationnement et les solutions de rechange au véhicule à passager unique. Les efforts futurs devront aussi de plus en plus viser à assurer l'efficacité du réseau de transport urbain, à réduire les encombrements et à améliorer la qualité de l'air. Le gouvernement a reconnu la nécessité d'une infrastructure et de services de transport urbain améliorés. À cette fin, le gouvernement fédéral encourage les investissements dans le transport urbain qui sont jumelés à des efforts municipaux pour mettre sur pied des cadres appuyant la gestion du transport et l'aménagement du territoire.

Influer sur les choix des usagers du transport et des expéditeurs est un défi majeur de longue durée. Le leadership fédéral constitue la clé pour accomplir de réels progrès dans l'utilisation et le choix des modes. Le premier pas est de s'atteler à la question de l'établissement du prix à partir du coût complet en établissant et en mesurant quels sont les coûts financiers et externes du transport et quelle est la meilleure façon de les intégrer dans le processus de prise de décision.

Transports Canada poursuivra aussi la promotion des nouvelles technologies appuyant le transport durable et explorera la possibilité d'élargir son rôle en recherche et développement axés sur le transport durable. Le gouvernement fédéral continuera à promouvoir le rendement énergétique des véhicules. Par la suite, Transports Canada se fera le champion de l'intégration des choix technologiques permettant des véhicules/des carburants plus propres ou plus efficaces dans tous les modes ainsi que de l'optimisation de l'efficacité globale des réseaux de transport.

De plus, Transports Canada s'adaptera à ses nouvelles responsabilités majeures en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*. Cela aura des conséquences importantes pour le Ministère, particulièrement en ce qui a trait aux évaluations environnementales qui sont exigées en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

Pour relever sa part des défis, Transports Canada continuera à élaborer et à gérer des politiques et des programmes répondant aux questions de développement durable et d'environnement à l'échelle du gouvernement qui concernent le secteur des transports. Le Ministère collaborera avec ses partenaires et les intervenants, le secteur des transports, d'autres ministères fédéraux, les provinces, les territoires et les municipalités ainsi que les organisations internationales pour relever ces défis.

Responsabilité environnementale : priorités stratégiques

Afin de promouvoir un réseau de transport écologiquement responsable qui tienne compte des impératifs de sûreté, de sécurité et d'efficacité, le Ministère fera porter ses efforts sur des activités et des initiatives clés qui appuient les trois priorités stratégiques : changement climatique, évaluation environnementale et mesures correctives.

➤ CHANGEMENT CLIMATIQUE

Le Protocole de Kyoto sur les changements climatiques, qui a été ratifié par le Canada, est officiellement entré en vigueur le 16 février 2005. Le Protocole de Kyoto exige du Canada qu'il réduise de 6 % ses émissions de GES par rapport aux niveaux de 1990 d'ici la fin de la période d'engagement de 2008-2012. Le gouvernement du Canada élabore la **prochaine génération de politiques sur le changement climatique** pour compléter celles qui sont en place.

Transports Canada joue un rôle de pointe en matière de politiques sur le changement climatique liées au transport. Il collabore avec d'autres ministères et intervenants afin d'élaborer et d'analyser de nouvelles politiques et mesures de réduction des émissions de GES provenant du secteur des transports. En 2005-2006, le Ministère proposera de nouvelles politiques et de nouveaux programmes appuyant l'engagement du Canada envers le Protocole de Kyoto.

La conclusion d'un accord avec les constructeurs d'automobile afin d'améliorer l'**efficacité énergétique des véhicules à moteur** (nouvelles voitures et camionnettes) de 25 % d'ici 2010 est une composante importante des objectifs du gouvernement concernant le changement climatique. Bien que le gouvernement recherche un accord volontaire, il évaluera aussi d'autres approches, y compris la réglementation et le recours à des instruments économiques. Transports Canada sera à la tête des efforts du gouvernement fédéral dans ces domaines.

Le **Programme de véhicules à technologies de pointe (PVTP)** est une composante du Programme de consommation efficace de carburant des véhicules dans le cadre du Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique. Le rôle du PVTP est d'évaluer les véhicules et les technologies de pointe afin d'établir leur aptitude à répondre aux objectifs du programme et de faire la démonstration de ces technologies et de leurs avantages pour les Canadiens.

En augmentant la notoriété des technologies de pointe au moyen des efforts d'éducation du public du PVTP, le public canadien sera mieux préparé à accepter et à utiliser ces technologies et l'environnement bénéficiera d'une augmentation plus rapide du nombre de véhicules à technologies de pointe au sein du parc automobile canadien. Le coût ajouté de certaines de ces technologies diminuera une fois que les économies d'échelle joueront.

Le rôle du **Programme de consommation de carburant (PCC)** est d'administrer le programme volontaire conjoint gouvernement-industrie de consommation de carburant. Le résultat attendu du programme est une sensibilisation accrue du public à l'efficacité énergétique des véhicules et aux nouveaux véhicules utilitaires légers à consommation plus efficace de carburant au Canada. Le rendement sera mesuré par le Système d'information sur l'économie de carburant des véhicules automobiles; des vérifications numériques des données produites par les fabricants; des tests de confirmation sur un échantillon restreint de nouveaux véhicules à moteur; la diffusion auprès du public canadien d'information à propos des carburants à faible teneur en carbone et de véhicules économes en combustible par l'entremise du Guide de consommation du carburant et d'autres moyens.

En 2005-2006, Transports Canada cherchera à obtenir les ressources nécessaires pour consolider le PVTP et le PCC et leur assurer une base plus durable.

Transports Canada a conclu un accord volontaire avec l'Association du transport aérien du Canada afin de réduire les émissions de GES **dans le secteur du transport aérien des marchandises**. L'accord fait la preuve de l'engagement du Ministère à collaborer avec l'industrie des transports pour réaliser le transport durable et réduire les répercussions du transport sur le changement climatique. L'accord comprend une cible annuelle de réduction, un plan d'action et la production d'un rapport annuel sur les progrès accomplis.

La Direction générale de la sécurité routière mène présentement **un programme de recherches sur la gestion de la vitesse**. En termes de réglementation et de politiques, Transports Canada s'intéresse à la vitesse des véhicules à moteur des points de vue sécuritaire et énergétique à la fois. L'objectif global de ce programme est d'analyser et de quantifier l'effet des mesures techniques et comportementales visant à influencer sur la vitesse des véhicules en termes de sécurité routière et d'émissions de GES.

Transports Canada continuera à œuvrer à la **réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur ferroviaire**. Plus précisément, il collaborera avec Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada afin d'élargir l'Accord sur la performance environnementale pour y inclure des plans et des objectifs plus efficaces de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de contrôle des émissions toxiques. L'accord est un engagement de l'Association des chemins de fer du Canada d'enregistrer et de déclarer les niveaux globaux d'émission des locomotives roulant au Canada et de respecter un seuil fixé d'émissions d'oxydes d'azote (NOx). Transports Canada mènera aussi des études et des programmes de tests avec les É.-U., l'industrie des chemins de fer et d'autres intervenants sur la question des émissions toxiques en vue de réduire les niveaux importants pour la qualité de l'air.

➤ ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Depuis le 29 mars 2004, la responsabilité du Programme de protection des eaux navigables est passée de Pêches et Océans Canada à Transports Canada. Certaines autorisations en vertu de la **Loi sur la protection des eaux navigables** (LPEN) donnent lieu à la tenue d'une évaluation environnementale en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. Transports Canada est dorénavant chargé de s'assurer que ces **évaluations environnementales** sont effectuées et il est responsable de leur approbation.

Pour l'exercice financier 2004-2005, le nombre d'évaluations environnementales effectuées et le nombre d'évaluations environnementales en cours ont tous deux augmenté de façon importante en raison du transfert de la LPEN. Cette augmentation du nombre d'évaluations environnementales à traiter a aussi des répercussions importantes sur les ressources du Ministère. Au cours de 2005-2006, un nouveau document d'orientation sera élaboré afin d'intégrer les responsabilités en matière d'évaluation environnementale dévolues au Ministère par la LPEN. Le Ministère continuera à surveiller le nombre d'évaluations environnementales effectuées ou amorcées par exercice financier.

➤ PROTECTION ENVIRONNEMENTALE ET MESURES CORRECTIVES

Le **Programme de laissez-passer de transport en commun** (EcoPass) constitue un élément crucial de la stratégie du Ministère pour réduire les émissions de GES liées au déplacement jusqu'au lieu de travail. Le projet, qui a fait l'objet de tests exhaustifs au cours des dernières années, permet aux employés des ministères fédéraux participants d'acheter des laissez-passer annuels de transport en commun à prix réduit par une méthode pratique de retenue à la source ou de paiements pré autorisés. À la fin de 2004, le Programme de laissez-passer de transport en commun a été étendu à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et offert à tous les ministères fédéraux dans la région de la capitale nationale.

Transports Canada a mis sur pied un bureau de projet afin d'aider les autres ministères à mettre en œuvre le programme. En 2005-2006, le Ministère dirigera aussi les efforts interministériels visant à trouver d'autres moyens d'encourager la fréquentation du transport en commun.

Transports Canada exécute aussi les tâches précisées dans le Plan de gestion des sites contaminés du Ministère. Le plan, qui répond à une exigence du Conseil du Trésor, énonce la stratégie quinquennale du Ministère pour gérer ses sites contaminés et repérer les sites suspects de contamination. En plus du financement provenant du Ministère, on aura recours au Plan d'action accéléré du gouvernement du Canada pour les lieux contaminés fédéraux afin d'amorcer ou d'accélérer le travail d'évaluation et d'assainir les sites à risque élevé.

2.2 Le programme de gestion de Transports Canada

Afin de continuer d'exceller à servir l'intérêt public et de réussir dans sa mission, Transports Canada est conscient de l'importance de savoir centrer son attention sur les résultats de gestion. À cet effet, on peut optimiser l'expertise et le savoir-faire de nos équipes fonctionnelles de gestion des activités et de soutien administratif au moyen d'un programme de gestion dynamique.

Le programme ministériel de gestion s'aligne directement sur les orientations et les thèmes stratégiques globaux donnés par le gouvernement fédéral, qui sont adaptés au contexte et aux défis spécifiques de notre organisation.

Programme de gestion : défis et possibilités

Le programme de gestion de Transports Canada est fondé sur le principe de l'amélioration permanente, permise par une culture réceptive au changement. Il traduit la notion qu'il est toujours possible d'améliorer notre approche de la gestion afin d'être plus fidèle à l'engagement et aux initiatives énoncés dans *Des résultats pour les Canadiens et Canadiennes*, spécifiquement ceux de mettre l'accent sur les citoyens, d'illustrer les valeurs et les pratiques d'un milieu de travail moderne, de dépenser de manière responsable et d'être axé sur les résultats.

Le défi de Transports Canada est de continuer de suivre fidèlement le programme de gestion tout en élargissant sa portée afin de l'harmoniser avec le *Cadre de gestion et de responsabilisation*. Les gestionnaires ministériels doivent disposer d'outils et d'une culture propice afin de gérer efficacement. Nous devons également veiller à ce que les initiatives et l'engagement énoncés dans *Des résultats pour les Canadiens et Canadiennes* soient intégrés aux pratiques quotidiennes.

Le Ministère mène des activités visant à renforcer sa capacité de gestion par l'intégration des dix principes d'excellence en gestion énoncés dans le *Cadre de responsabilisation de gestion*. Au cours des prochaines années, tout en continuant à faire des progrès dans chacun des dix éléments du cadre, le Ministère s'attardera à renforcer sa capacité dans les domaines suivants : Gouvernance et orientation stratégique, Responsabilisation, Personnel, Gérance ainsi que Valeurs et éthique.

➤ GOUVERNANCE ET ORIENTATION STRATÉGIQUE

Le Comité de gestion exécutif de Transports Canada aura pour priorité de premier plan particulière de mettre l'accent sur la *gouvernance et l'orientation stratégique* en vue d'assurer que les conditions essentielles, telles que la cohésion interne et l'harmonisation avec les objectifs, sont en place pour offrir une orientation stratégique efficace, un soutien au ministre et au Parlement ainsi que l'obtention de résultats. Cela inclut la communication de priorités stratégiques claires dans le *Rapport sur les plans et les priorités*. On est également à prendre des mesures pour améliorer la capacité du Ministère en matière de planification et de reddition des comptes

Indicateur de progrès

- Amélioration des rapports au Parlement

par l'intégration de la planification en finances, en ressources humaines, en technologies de l'information et en gestion de l'information.

➤ RESPONSABILISATION

Pour démontrer que les responsabilités en matière de résultats sont clairement attribuées et mesurées partout à Transports Canada et pour améliorer davantage la capacité du ministère de gérer en fonction des résultats, le renforcement du cadre de responsabilisation est devenu un objectif clé. Pour y arriver, le Ministère continuera à améliorer sa structure actuelle de planification, d'établissement de rapports et de responsabilisation en vue de mieux préciser la hiérarchie des programmes et leurs liens avec les résultats stratégiques. Cette amélioration renforcera la fonction d'établissement de rapports et organisera l'information au niveau de regroupement adéquat en fonction des priorités, des plans, des dépenses réelles et des résultats.

Indicateur de progrès

- *Capacité de prise de décision améliorée basée sur l'intégration de toute l'information sur les ressources*

➤ PERSONNEL

Il faut relever plusieurs défis au cours des prochaines années pour disposer d'une fonction publique dynamique et d'un rendement supérieur. Les pratiques de gestion et la culture des ressources humaines doivent évoluer pour veiller à ce que Transports Canada possède l'effectif et le milieu de travail nécessaires à assurer son succès et un avenir serein pour la fonction publique du Canada. La *Loi sur la modernisation de la fonction publique* apportera plusieurs changements à la façon dont les ministères gèrent leurs ressources humaines. Par conséquent, Transports Canada poursuivra ses efforts en matière de ressources humaines en vue de résultats finaux, à savoir une main-d'œuvre productive et durable et un milieu de travail sain et stimulant. Sont décrits ci-après quelques outils habilitants pour obtenir ces résultats et les domaines de priorité en matière de personnel sur lesquels le Ministère compte mettre l'accent au cours du prochain exercice financier et après.

Dans les années à venir, la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* touchera de manière importante tous les ministères, y compris Transports Canada. Des changements majeurs sont à l'étude pour assurer plus de collaboration dans les relations patronales-syndicales, un système de dotation plus souple, une approche davantage axée sur l'apprentissage et le perfectionnement ministériels et des rôles et responsabilités plus clairs.

Le plus grand défi sera de mettre en œuvre les modifications nécessaires aux processus de gestion des ressources humaines tout en conservant les services et les processus déjà en place. Transports Canada a adopté une stratégie de déploiement progressif qui comprend une stratégie de communications et une stratégie d'apprentissage synchronisées avec l'entrée en vigueur des diverses parties de la *Loi*. Cette stratégie repose sur l'implication, le maintien et le renforcement de la capacité, l'amélioration des processus et de la consultation. En 2005-2006, le Ministère consacrera des efforts importants pour réviser et élaborer les politiques, processus, cadres, systèmes et instruments de délégation nouveaux exigés en vertu de la nouvelle *Loi*; pour

impliquer et informer les employés, les gestionnaires et les professionnels des RH sur le nouveau régime; enfin, pour mettre en œuvre la stratégie d'apprentissage afin de s'assurer que les employés, les gestionnaires et les professionnels des RH disposent des connaissances et des compétences nécessaires pour fonctionner sous le nouveau régime.

De plus, le Ministère examinera son système de gestion de l'information sur les ressources humaines pour s'assurer qu'il est doté des fonctionnalités de production de rapport nécessaires pour répondre aux exigences en matière de rapport de la nouvelle *Loi*.

Transports Canada s'engage à aller de l'avant avec son programme visant à assurer que son effectif est représentatif de la population canadienne. Le Ministère appuie, au moyen d'une stratégie de la **diversité**, une culture ministérielle et des comportements mettant en valeur le respect mutuel, l'acceptation, le travail d'équipe et la productivité. L'objectif de Transports Canada est d'atteindre, d'ici 2008, une cote de 4,0 sur 5 sur le Continuum de l'équité, un outil mesurant l'approche adoptée par les organisations envers la diversité dans leur milieu de travail et ses composantes. En 2005-2006, le Ministère entreprendra un autre sondage sur la diversité afin de mesurer les progrès qu'il a accomplis et établir quels secteurs nécessitent une attention prioritaire.

La **dualité linguistique** est intrinsèquement liée à l'identité canadienne. C'est pourquoi il est essentiel que la fonction publique la réflète et intègre entièrement ces valeurs fondamentales. Transports Canada reconnaît l'importance de respecter les deux langues officielles du Canada et poursuivra ses efforts pour remplir ses obligations en matière de langues officielles et accomplir des progrès à cet égard au moyen de sa Stratégie sur les langues officielles.

Indicateurs de progrès

- *Progrès accomplis dans la mise en œuvre de la Loi sur la modernisation de la fonction publique, ce qui inclut une plus grande compréhension de la part des gestionnaires et des employés à l'égard des éléments mis en place conformément à l'entrée en vigueur des diverses parties de la Loi (pourcentage de gestionnaires/d'employés mis au courant ou formés)*
- *Une représentation accrue des groupes désignés par l'équité en matière d'emploi par rapport à la disponibilité sur le marché du travail, y compris un recrutement accru des minorités visibles dans le groupe de la direction comme dans le groupe technique*
- *Une augmentation du nombre de mesures de dotation « bilingues impératives »*
- *Une augmentation du nombre de postes de supervision bilingues*

➤ GÉRANCE

Le régime de contrôle sera renforcé par une intégration et une efficacité améliorées des outils et des pratiques du Ministère, ce qui augmentera sa capacité d'assurer des dépenses responsables. Depuis le milieu des années 1990, Transports Canada a investi dans la mise à niveau de ces systèmes internes (p. ex. Ressources humaines, Finances, Gestion de l'information et Technologies de l'information) afin d'améliorer sa capacité de gérance. Le système ministériel de Planification des ressources de l'organisation, l'entreposage de données et les outils de renseignements d'affaires du Ministère fournissent de l'information pertinente sur les ressources et les résultats et forment une partie essentielle du cadre de contrôle au sein du Ministère. Bien que les systèmes offrent une efficacité administrative et un contrôle améliorés en ce qui a trait à

la protection financière et matérielle des actifs de Transports Canada, des améliorations continuent d'être apportées afin d'augmenter encore la capacité du Ministère de produire une source exhaustive et intégrée de renseignements financiers, opérationnels et relatifs aux ressources humaines concernant les programmes et les activités. Afin de s'assurer que les intervenants disposeront d'une information fiable et pertinente permettant d'atteindre les objectifs des programmes et de mesurer leur rendement, il faudra apporter des améliorations à **l'intégration des données financières et non financières**. Transports Canada devra tirer parti des renseignements financiers disponibles et effectuer les liens adéquats avec les renseignements sur le rendement afin d'appuyer la prise de décision.

Grâce à une solide approche de collaboration, les solutions et produits seront axés sur les activités et par conséquent directement reliés aux orientations internes et à celles de l'ensemble du gouvernement. La

participation à des groupes de travail et des forums apparentés du gouvernement du Canada assurera l'échange d'approches communes et la

synchronisation des services en fonction du programme horizontal et du programme de services partagés du gouvernement.

Indicateur de progrès

- *Un cadre de planification et de reddition des comptes plus solide par l'intégration des systèmes d'information et des contrôles ministériels*

➤ VALEURS ET ÉTHIQUE

Transports Canada continuera de travailler à s'assurer que ses valeurs et son code d'éthique sont intégrés aux pratiques de prise de décision et traduisent sa culture ainsi que la réalité des activités. Tel qu'il est noté dans le *Sondage de 2002 auprès des fonctionnaires fédéraux*, les employés de Transports Canada considèrent que les valeurs et le code d'éthique ministériels sont conformes à ceux de la fonction publique dans son ensemble ou meilleurs. Les valeurs fondamentales sont affichées et largement partagées. Le Ministère a, de façon générale, fait la preuve qu'il « vit ses valeurs » et les gestionnaires agissent avec intégrité. Cependant, avec l'adoption du nouveau Code de valeurs et d'éthique, des efforts visant à **promouvoir activement une culture axée sur les valeurs** sont maintenant en cours.

Des communications et des activités de formation ont été lancées afin d'aider les employés à développer le raisonnement éthique en tant que processus de prise de décision. Cela concourt à créer une culture axée sur les valeurs au sein de Transports Canada. Les employés disposent maintenant de renseignements et de matériel de formation ainsi que d'un conseiller ministériel en matière de valeurs et d'éthique, pour obtenir une orientation dans la prise de décision conforme aux normes d'éthique. Transports Canada révisé présentement sa *Politique régissant les conflits d'intérêt* à la lumière du nouveau code, qui est aussi intégré aux cours de formation initiale et de gestion.

Indicateurs de progrès

- *Existence de bons mécanismes de consultation et d'appel*
- *Formation initiale, apprentissage et autres outils pour soutenir le personnel*

SECTION III – INFORMATION ADDITIONNELLE

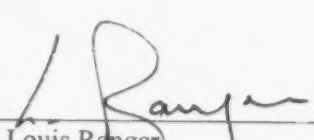
3.1 Déclaration de la direction

Je sou mets, en vue de son dépôt au Parlement, le *Rapport sur les plans et les priorités (RPP) 2005-2006* de

TRANSPORTS CANADA

Le document a été préparé en fonction des principes de reddition de comptes contenu dans le *Guide pour la préparation de la partie III du Budget des dépenses : Rapports sur les plans et priorités*.

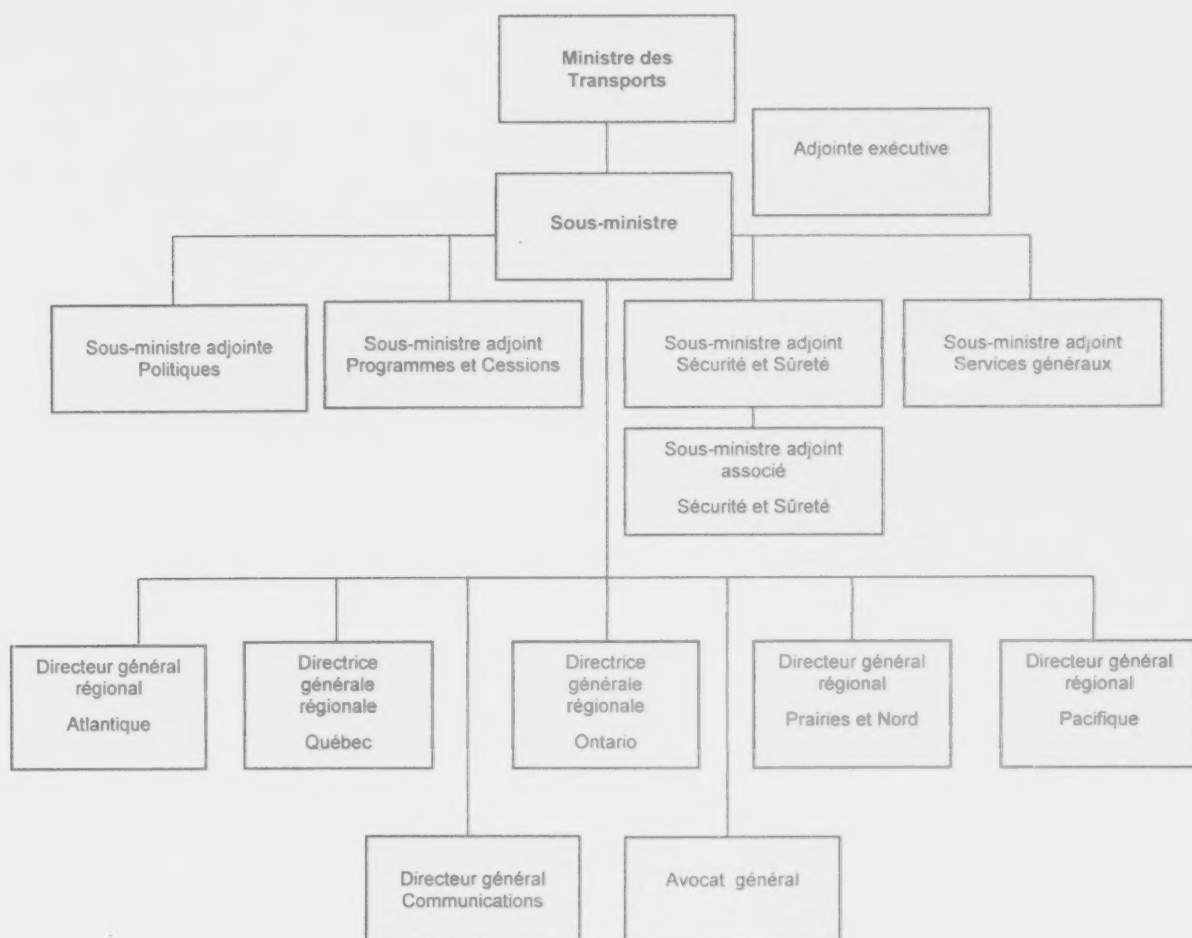
- Il est conforme aux exigences particulières de reddition de comptes décrites dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor;
- Il est fondé sur la structure de responsabilisation approuvée du Ministère, telle qu'elle est indiquée dans sa Structure de gestion, des ressources et des résultats;
- Il présente des renseignements uniformes, complets, équilibrés et précis;
- Il offre un modèle de responsabilisation pour les résultats atteints avec les ressources et les autorités allouées;
- Il fait état des sommes qui ont été allouées en fonction des dépenses prévues approuvées par le Secrétariat du Conseil du Trésor.



Nom : Louis Ranger
Titre : Sous-ministre

3.2 Renseignements sur l'organisation

À l'administration centrale de Transports Canada, quatre sous-ministres adjoints – Politiques, Programmes et Cessions, Sécurité et Sûreté, et Services généraux et un sous-ministre adjoint associé, Sécurité et Sûreté – relèvent du sous-ministre, tout comme le directeur général aux Communications et l'Avocat général du Ministère. Cinq directeurs généraux régionaux – Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord, et Pacifique – relèvent également du sous-ministre. Chacun de ces chefs est responsable de la gestion de son organisation et de l'atteinte des résultats fixés pour les activités énoncées dans la nouvelle Architecture des activités de programme.



3.3 Tableaux financiers

Tableau 1 : Dépenses prévues du Ministère et équivalents temps plein

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2004-2005 ¹	Dépenses prévues 2005-2006 ²	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008
• Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire	512 522	540 695	586 656	562 190
• Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	503 675	438 400	315 566	290 000
• Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	633 208	558 661	337 204	311 174
• Les Ponts Jacques-Cartier and Champlain Inc.	32 019	32 188	32 188	31 939
• Marine Atlantique Inc.	72 907	24 533	22 490	22 707
• VIA Rail Canada Inc.	191 301	169 001	169 001	169 001
• Politiques et programmes en appui au transport durable	31 235	85 581	69 226	49 108
• Budgétaire du Budget principal des dépenses (brut)	1 976 867	1 849 059	1 532 331	1 436 119
Moins : Revenus disponibles ³	318 345	356 480	384 806	399 869
Total du Budget principal des dépenses	1 658 522	1 492 579	1 147 525	1 036 250
<i>Rajustements :</i>				
• Annonce dans le budget :				
• Décisions du Comité d'examen des dépenses	-	(6 343)	(11 357)	(17 245)
<i>Autres :</i>				
• NAV Canada – commercialisation et assainissement de l'environnement	-	9 522	-	-
• Report de capital sur les exercices ultérieurs	-	3 010	-	-
<i>Total des rajustments</i>	-	6 189	(11 357)	(17 245)
Dépenses nettes prévues	1,658,522	1 498 768	1 136 168	1 019 005

Tableau 1 : Dépenses prévues du Ministère et équivalents temps plein (suite)

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2004-2005 ¹	Dépenses prévues 2005-2006 ²	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008
Dépenses nettes prévues	1 658 522	1 498 768	1 136 168	1 019 005
Moins : Revenus non disponibles ³	34 305	31 691	32 184	32 436
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux ⁴	57 590	56 657	56 463	56 382
Coût net pour le ministère	1 681 807	1 523 734	1 160 447	1 042 951
Équivalents temps plein	4 810	4 956	4 935	4 935

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

La diminution des dépenses prévues sur la période de trois ans est principalement causée par la réduction du budget d'investissement de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (due à l'achèvement de son Plan national de déploiement), par la cession continue de ports et d'aéroports ainsi que par la réduction progressive de paiements de transfert, comme : le Programme stratégique d'infrastructure routière, le paiement à la Commission canadienne du blé au titre des wagons-trémies et le Plan d'action 2000 sur les changements climatiques.

1. Reflètent les meilleures prévisions des dépenses à la fin de l'exercice basées sur l'information actuelle au 31 décembre 2004.
2. Les dépenses prévues nettes représentent la somme des montants provenant du Budget principal des dépenses et des ajustements prévus pour chacun des exercices.
3. Pour plus d'information, consulter le tableau 7 Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles par activité du programme.
4. Pour plus d'information, consulter le tableau 4 Coût net pour le Ministère au cours de l'année budgétaire.

Tableau 2 : Programme par activité

Activité du programme (en milliers de dollars)	Postes budgétaires 2005-2006						Rajustements (dépenses prévues non indiquées dans le Budget principal)	Total des dépenses prévues
	Fonction- nement	Immobi- lisations	Subventions et contributions	Dépenses brutes	Recettes	Net = Total pour le Budget principal		
Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire	441 842	38 330	60 523	540 695	(98 923)	441 772	(271)	441 501
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	303 532	134 868	-	438 400	-	438 400	-	438 400
Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	136 563	35 076	387 022	558 661	(246 864)	311 797	7 909	319 706
Les Ponts Jacques-Cartier and Champlain Inc.	28 574	3 614	-	32 188	-	32 188	(900)	31 288
Marine Atlantique Inc.	23 503	1 030	-	24 533	-	24 533	-	24 533
VIA Rail Canada Inc.	169 001	-	-	169 001	-	169 001	-	169 001
Politiques et programmes en appui au transport durable	58 093	1 384	26 104	85 581	(10 693)	74 888	(549)	74 339
Total	1 161 108	214 302	473 649	1 849 059	(356 480)	1 492 579	6 189	1 498 768

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Tableau 3 : Postes votés et législatifs indiqués dans le Budget principal

2005-2006			
Poste voté ou législatif	Libellé tronqué pour le poste voté ou législatif	Budget principal actuel (en milliers de dollars)	Budget précédent (en milliers de dollars)
1	Dépenses de fonctionnement	197 377	213 861
5	Dépenses en capital	74 790	60 210
10	Subventions et contributions	417 299	531 216
15	Palements versés aux Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	32 188	32 077
20	Palements versés à Marine Atlantique S.C.C.	24 533	27 607
25	Palements versés à VIA Rail Canada Inc.	169 001	191 301
30	Palements versés à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	438 400	466 499
(L)	Ministre des Transports – Allocations de salaire et d'automobile	70	70
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	64 671	67 372
(L)	Palements versés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada – Pont Victoria, Montréal	3 300	3 300
(L)	Palements au titre des ententes relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent	17 900	1 900
(L)	Subventions accordées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	53 050	51 800
	Total pour le Ministère	1 492 579	1 647 213

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

(L): Législatif

Tableau 4 : Coût net pour le Ministère au cours de l'année budgétaire

(en milliers de dollars)	Transport Canada
Dépenses nettes prévues	1 498 768
<i>Plus : Services reçus à titre gracieux</i>	
• Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	22 694
• Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT (sauf les fonds renouvelables)	25 869
• Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Développement social Canada	3 626
• Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par Justice Canada	4 468
	56 657
<i>Moins : Recettes non disponibles</i>	31 691
Coût net pour le ministère en 2005-2006	1 523 734

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Tableau 5 : Sommaire des dépenses d'immobilisations, par activité du programme

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2004-2005	Dépenses prévues 2005-2006	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008
• Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire	25 520	41 340	30 495	29 135
• Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	224 712	134 868	9 661	-
• Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	34 019	35 076	43 845	44 811
• Les Ponts Jacques-Cartier and Champlain Inc.	6 434	3 614	2 500	1 823
• Marine Atlantique Inc.	5 682	1 030	944	953
• VIA Rail Canada Inc.	71 600	-	-	-
• Politiques et programmes en appui au transport durable	603	1 384	1 160	1 054
Total	368 570	217 312	88 605	77 776

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Tableau 6 : Prêts, placements et avances (non budgétaires) par activité du programme

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2004-2005	Dépenses prévues 2005-2006	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008
Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché				
• Prêt consenti à l'Administration du pont du port de Saint John	22 646	21 646	20 646	19 646
• Prêts assumés de l'ex-Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	180	-	-	-
Total des soldes en cours sur les prêts	22 826	21 646	20 646	19 646

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Tableau 7 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles par activité du programme

Recettes disponibles

(en milliers de dollars)	Prévisions de recettes 2004-2005	Recettes prévues 2005-2006	Recettes prévues 2006-2007	Recettes prévues 2007-2008
Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire				
• Frais de réglementation de l'aviation canadien	7 621	8 817	8 832	8 846
• Entretien des aéronefs et services de vol	29 115	25 260	25 260	25 260
• Frais de réglementation de Sécurité maritime	8 157	7 394	7 144	6 944
• Inspections et certifications	3 451	1 027	1 027	1 027
• Recherche et développement	393	-	-	-
• Aéroports – loyer ¹	-	50 000	50 000	50 000
• Recettes internes et externes diverses	1 959	6 425	7 669	7 629
	50 696	98 923	99 932	99 706
Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché				
• Recettes des prévisions de services aériens	273	160	160	160
• Loi maritime du Canada – recettes provenant des ports	9 895	8 440	7 463	7 515
• Recettes d'exploitation des aéroports	6 070	9 985	10 077	10 161
• Aéroports – paiements de loyer et de biens immobiliers ¹	240 114	221 092	250 928	266 090
• Recherche et développement	2 083	1 884	1 884	1 884
• Recettes internes et externes diverses	9 214	5 303	3 662	3 656
	267 649	246 864	274 174	289 466
Politiques et programmes en appui au transport durable				
• Aéroports – loyer ¹	-	10 000	10 000	10 000
• Recettes internes et externes diverses	-	693	700	697
	-	10 693	10 700	10 697
Total des recettes disponibles	318 345	356 480	384 806	399 869

Table 7 : Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles par activité de programme (suite)

Recettes non disponibles

(en milliers de dollars)	Prévisions de recettes 2004-2005	Recettes prévues 2005-2006	Recettes prévues 2006-2007	Recettes prévues 2007-2008
Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché				
• Actifs hors navigation – Voie maritime du Saint-Laurent	4 900	4 900	4 900	4 900
• Honoraires des administrations portuaires canadiennes	11 340	11 721	12 199	12 461
• Recherche et développement - recettes en redevances	65	70	85	75
• Location des wagons-trémies	18 000	15 000	15 000	15 000
Total des recettes non disponibles	34 305	31 691	32 184	32 436
Total des recettes disponibles et non disponibles	352 650	388 171	416 990	432 305

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. Les activités du transport aérien sont financées au moyen de crédits parlementaires et des recettes applicables aux crédits du Ministère. Pour compenser les dépenses liées au transport aérien, un rajustement a été apporté aux recettes prévues afin qu'une partie des recettes provenant des loyers des aéroports affectée à l'activité du programme Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché (70 millions de dollars), soit affectée aux activités du programme suivantes : Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire (50 millions de dollars), Politiques et programmes en appui au transport durable (10 millions de dollars), et à l'administration ministérielle (10 millions de dollars). Les recettes de l'administration ministérielle sont ensuite redistribuées entre les trois activités du programmes mentionnées ci-dessus.

Tableau 8 : Besoins de ressources par direction (ou secteur) et activité du programme

2005-2006				
(en milliers de dollars)	Politiques, réglementation, veille et sensibilisation en appui à un réseau de transports sûr et sécuritaire	Politiques, programmes et infrastructure en appui au cadre de marché	Politiques et programmes en appui au transport durable	Total des dépenses prévues
Sous-ministre adjoint – Sécurité et Sûreté	722 585	-	-	722 585
Sous-ministre adjoint – Politiques	-	433 680	274	433 954
Sous-ministre adjoint – Programmes et Cessions	-	42 300	64 180	106 480
Directeur général – Atlantique	26 842	8 081	2 216	37 139
Directeur général – Québec	30 827	26 724	1 524	59 075
Directeur général – Ontario	36 615	10 034	662	47 311
Directeur général – Prairies et Nord	32 592	14 602	4 628	51 822
Directeur général – Pacifique	30 440	9 107	855	40 402
Total	879 901	544 528	74 339	1 498 768

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Tableau 9 : Principales initiatives réglementaires

Réglementation	Résultats prévus
Des modifications à la <i>Loi sur l'aéronautique</i> sont en cours d'adoption pour traiter de la gestion de la fatigue, de l'assurance-responsabilité, des systèmes de gestion des compagnies aériennes, de l'analyse et des rapports sur les données de sécurité, ainsi que des nouveaux instruments de conformité et d'application de la Loi. Le processus de modification se déroule sans problème grâce aux consultations tenues très tôt avec les principaux intervenants de l'industrie.	Des prescriptions législatives modernisées pour répondre aux besoins de l'industrie.
Modifier le Règlement de l'aviation canadien afin de permettre à l'Association canadienne de l'aviation d'affaires de délivrer des certificats d'exploitation pour des avions d'affaires canadiens qui ne sont pas exploités à des fins commerciales et de surveiller leurs activités.	Conférer à l'industrie une flexibilité accrue et lui permettre de réaliser des économies d'exploitation, et permettre aux exploitants de jouer un rôle plus direct dans la gestion de leurs propres systèmes de sécurité.
Nouvelle disposition du Règlement de l'aviation canadien incorporant l'utilisation des systèmes de gestion des risques dus à la fatigue dans les organismes de maintenance des aéronefs. Ce règlement s'inscrit dans la stratégie des systèmes de gestion de la sécurité visant à gérer les risques dans le milieu aéronautique. Il contribuera à minimiser les risques d'erreurs humaines attribuables à la fatigue, de faire de la fatigue un risque professionnel et d'améliorer la capacité des exploitants d'atténuer les conséquences des risques dus à la fatigue.	Renforcement de la sécurité aérienne grâce à une diminution du nombre d'incidents attribuables à la fatigue des exploitants.
Nouvelle disposition du Règlement de l'aviation canadien pour faire face à la rage de l'air et à l'interférence avec les membres d'équipage. Ce règlement a pour but de mieux permettre aux exploitants de services aériens, aux exploitants privés et à leurs employés de composer avec le problème croissant des passagers aériens indisciplinés ou dérangeants.	Renforcement de la sécurité aérienne grâce à une baisse du nombre d'incidents de rage de l'air et d'indiscipline.
Nouvelle disposition du Règlement de l'aviation canadien pour le ratio d'agent de bord. On va ramener les exigences du ratio actuel qui est de 1 agent de bord pour 40 passagers à 1 agent de bord pour toute tranche complète ou partielle de 50 sièges de passager. Cette mesure permet d'harmoniser la réglementation canadienne avec celle des États-Unis.	Flexibilité et efficacité opérationnelle accrue pour l'industrie aérienne. Parité économique, pour l'industrie, avec les États-Unis et tous les autres pays à l'exception de l'Australie (1 pour 36).
Nouvelles modifications au règlement de l'aviation civile afin d'obliger les titulaires d'un certificat à se doter d'un système de gestion de la sécurité qui intègre les systèmes d'exploitation et les systèmes techniques dans la gestion des ressources financières et humaines.	Opérations sécuritaires et respect du <i>Règlement de l'aviation canadien</i> .
Le <i>Règlement sur les heures de service des chauffeurs de véhicules commerciaux</i> , en vertu de la <i>Loi de 1987 sur les transports routiers</i> , sera publié dans la partie II de la <i>Gazette du Canada</i> à l'hiver 2005 pour entrer en vigueur en 2006. Ces règlements fédéraux et provinciaux harmonisés reposent sur des principes scientifiques objectifs et sont simplifiés.	Diminution du nombre de collisions des véhicules commerciaux attribuables à la fatigue des conducteurs.
Le <i>Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers</i> , établi en vertu de la <i>Loi de 1987 sur les transports routiers</i> , sera publié dans la partie II de la <i>Gazette du Canada</i> au printemps 2005 pour entrer en vigueur le 1 ^{er} janvier 2006. Pour la première fois, un cadre de réglementation national prescriptif visera les transporteurs routiers fédéraux en vertu d'un ensemble de règles communes qui seront administrées et appliquées par les provinces et les territoires.	Baisse de l'incidence des collisions impliquant des véhicules commerciaux grâce à l'amélioration de la surveillance de la sécurité, de la responsabilisation et de l'application de la loi par les transporteurs routiers.

Tableau 9 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus
Le Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers , établi en vertu de la <i>Loi de 1987 sur les transports routiers</i> , sera publié dans la partie II de la <i>Gazette du Canada</i> au printemps 2005 pour entrer en vigueur le 1 ^{er} janvier 2006. Pour la première fois, un cadre de réglementation national prescriptif visera les transporteurs routiers fédéraux en vertu d'un ensemble de règles communes qui seront administrées et appliquées par les provinces et les territoires.	Baisse de l'incidence des collisions impliquant des véhicules commerciaux grâce à l'amélioration de la surveillance de la sécurité, de la responsabilisation et de l'application de la loi par les transporteurs routiers.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 114 – Système de verrouillage , afin d'adopter des prescriptions sur des systèmes d'immobilisation des véhicules contre le vol.	Diminution annuelle d'environ 15 victimes et 58 blessés grâce à une réduction des vols de véhicule par de jeunes contrevenants.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 202 – Appuie-tête , afin d'instaurer de nouvelles exigences plus strictes en matière d'appuie-tête.	Réduire les blessures au cou à la suite de collisions d'automobiles.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 208 – Systèmes de retenue des occupants en cas de collision frontale , étude en cours pour veiller à ce que les ceintures de sécurité et les coussins gonflables assurent une protection optimale aux occupants qui ont bouclé leur ceinture et pour minimiser les blessures causées par les systèmes de retenue des occupants.	Diminution annuelle de 12 victimes et 44 blessés graves grâce à l'évolution des ceintures de sécurité et des coussins gonflables.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 210.1 – Ancrages d'attache prêts à utiliser pour les ensembles de retenue, et Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 210.2 – Dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs des ensembles de retenue et des coussins d'appoint , proposés pour les autobus scolaires, nécessitant un ancrage d'attache inférieur et un ancrage de ceinture de sécurité sur chaque banquette pour bien attacher les systèmes de retenue des enfants ou des enfants en bas âge.	Amélioration de la sécurité des enfants qui voyagent dans des autobus scolaires.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 206 – Serrures de porte et composants de retenue de porte . Élaboration d'un nouveau règlement technique global sur les serrures de portes en collaboration avec la National Highway Traffic Safety Administration.	Amélioration de la sécurité des véhicules grâce à un verrou de porte supérieur, qui sera également harmonisée avec les règlements en vigueur aux États-Unis, en Europe et au Japon.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 122 – Systèmes de freinage des motocyclettes , mise à jour et harmonisation pour établir une seule exigence réglementaire mondiale.	Amélioration de la performance du système de freinage des motocyclettes, particulièrement sur des surfaces mouillées.
Instituer la Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 139 visant les pneus pour véhicules utilitaires légers.	Amélioration de la performance des pneus pour véhicules utilitaires légers.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 500 – Véhicules à basse vitesse . L'insertion dans la réglementation de critères de performance supplémentaires pour les véhicules à basse vitesse sera analysée et la définition sera clarifiée.	Sécurité accrue des véhicules à basse vitesse grâce à l'adoption de prescriptions sur les performances.

Tableau 9 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus
Le programme de prévention de la pollution de Transports Canada fera l'objet d'une mise à jour en profondeur grâce à l'adoption des nouveaux règlements de la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> . Les dispositions en vigueur sur les eaux usées et la pollution atmosphérique seront considérablement étoffées, les dispositions sur les ordures seront actualisées et de nouvelles prescriptions seront adoptées au sujet des systèmes antisalissures et des rejets des eaux de ballast. En même temps, avec le concours d'Environnement Canada et de Pêches et Océans Canada, on traitera de toute une diversité de questions en vue de prévenir la pollution marine causée par les navires. On prendra notamment des mesures pour accélérer la mise hors service progressive des navires-citernes à coque unique, éliminer les navires inférieurs aux normes, adopter un programme d'« éconavires » pour le Canada, demander aux tribunaux d'imposer des sanctions plus sévères en cas de pollution causée par les navires, optimiser les activités de surveillance et d'application de la loi et étudier la façon d'améliorer les installations de réception des déchets à terre. On s'efforcera d'harmoniser au besoin les règlements avec ceux d'autres pays et gouvernements.	Diminution des incidents de pollution du milieu marin causés par les navires.
Règlement sur les eaux de ballast (nouveau) , pour être en harmonie avec les Directives de contrôle des eaux de ballast de l'Organisation maritime internationale, la législation américaine sur les eaux de ballast et l'Accord de 1978 sur la qualité de l'eau des Grands Lacs. (LMMC)	Baisse du nombre d'incidents de pollution du milieu marin causés par les navires.
Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux (révisé) qui prévoit l'imposition de restrictions à la conduite des embarcations et à la navigation dans les eaux canadiennes. (LMMC et LMMC 2001)	Renforcement de la sécurité maritime.
Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance (révisé) , impose des exigences en matière de compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, dont certaines modifications sont en cours en vertu de l'actuelle Loi, en vue de traiter de la question de l'agrément. (LMMC, LMMC 2001)	Renforcement de la sécurité maritime.
Règlement sur l'équipement de sauvetage (révisé) (LMMC)	Renforcement de la sécurité des enfants à bord des bâtiments canadiens.
Règlement sur la sécurité de la navigation (nouveau) , qui comprend le <i>Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995)</i> , le <i>Règlement sur l'armement en équipage des navires</i> et le <i>Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)</i> , afin de rendre exécutoires les prescriptions que contient le chapitre IV <i>Sécurité de la navigation</i> de la <i>Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (1974)</i> . (LMMC)	Renforcement de la sécurité maritime.
Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio) (révisé) , qui prescrit les équipements de radiocommunications qui doivent se trouver à bord des navires commerciaux pour les communications de détresse, d'urgence, de sécurité et générales. (LMMC)	Renforcement de la sécurité maritime.
Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio) (révisé) , qui prescrit les caractéristiques techniques, les prescriptions d'installation, le fonctionnement et l'inspection des stations de navires. (LMMC)	Renforcement de la sécurité maritime.

Tableau 9 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus
<i>Règlement sur les bâtiments à usage spécial (nouveau) (LMMC)</i>	Sécurité des embarcations gonflables qui transportent des personnes contre rémunération dans les eaux canadiennes, notamment pour la descente en eaux vives et l'observation des baleines.
La réforme des règlements de la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> (LMMC 2001) se déroule en deux étapes. Plus de 50 règlements courants seront refondus en 17 au cours de la phase I, et la modernisation des autres aura lieu au cours de la phase II. La phase I porte sur les règlements nécessaires pour l'entrée en vigueur de la Loi et devrait être parachevée d'ici la fin de 2006. Le Ministère prévoit la conception simultanée de nouveaux produits comme des programmes de formation et des documents et des instruments électroniques à l'appui de la nouvelle Loi. La phase II portera essentiellement sur les règlements qui cadrent avec la Loi; en général, ces règlements ont seulement besoin d'être actualisés et modernisés et non entièrement remaniés comme ceux de la phase I.	Une loi sur la marine marchande pour le XXI ^e siècle qui fait la promotion de la sécurité à bord des navires et protège le milieu marin dans le contexte d'une industrie du transport maritime saine et concurrentielle.
<i>Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (nouveau)</i> : structure d'application graduelle et moyens efficaces de dissuasion à contrevenir à la Loi et visant les bâtiments exploités dans les eaux canadiennes. (LMMC 2001)	Amélioration de la conformité et de la sécurité maritime.
<i>Règlement sur les cargaisons (nouveau)</i> , afin de rationaliser les règlements existants qui régissent le chargement et l'arrimage des cargaisons. (LMMC 2001)	Renforcement de la sécurité maritime.
<i>Règlement sur les abordages (révisé)</i> , pour promouvoir des mesures uniformes et la conduite sécuritaire des bâtiments. (LMMC 2001)	Plus grande uniformité des règlements et renforcement de la sécurité en ce qui concerne la conduite des bâtiments.
<i>Règlement sur l'intervention environnementale (nouveau)</i> , ce nouveau règlement resserrera les obligations visant les organismes d'intervention et les installations de manutention des hydrocarbures pour assurer une meilleure protection du milieu marin canadien contre des dommages causés par des déversements d'hydrocarbures. (LMMC 2001)	Meilleure protection du milieu marin.
<i>Règlement sur la sécurité incendie (nouveau)</i> , pour se protéger contre les incendies à bord des navires. (LMMC 2001)	Diminution des risques d'incendie à bord des navires.
<i>Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche (nouveau)</i> , pour assurer la sécurité à bord des bateaux de pêche. (LMMC 2001)	Renforcement de la sécurité des bateaux de pêche.
<i>Règlement sur les lignes de charge (nouveau)</i> , afin de rationaliser la réglementation en vigueur et de respecter les prescriptions de la Convention internationale sur les lignes de charge et son protocole. (LMMC 2001)	Plus grande rationalisation et harmonisation des règlements.
<i>Règlement sur le personnel maritime (nouveau)</i> , afin de rationaliser en un seul règlement les prescriptions relatives à l'armement en équipage et à la certification et d'ajouter un élément de main-d'œuvre. (LMMC 2001)	Plus grande rationalisation et harmonisation des règlements.
<i>Règlement sur la prévention de la pollution causée par les navires (nouveau)</i> , afin de remanier les dispositions en vigueur et d'insérer les annexes 4, 5 et 6 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) (LMMC 2001).	Baisse du nombre d'incidents de pollution du milieu marin par les navires.

Tableau 9 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Réglementation	Résultats prévus
<i>Règlement sur les petits bâtiments commerciaux et Règlement sur les embarcations de plaisance (nouveaux) (LMMC 2001)</i>	Meilleure uniformité des normes de construction et renforcement de la sécurité maritime et de la sensibilisation en matière de petits bâtiments.
<i>Règlement sur les congés des navires (nouveau)</i> , afin de rationaliser les règlements en vigueur et d'y ajouter l'obligation de transporter des documents supplémentaires. (LMMC 2001)	Plus grande rationalisation et harmonisation des règlements.
<i>Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des navires (nouveau)</i> , afin de préciser à l'intention des intervenants les exigences d'immatriculation et de calcul de la jauge de leur bâtiment, et en vue de respecter les prescriptions de la <i>Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires</i> . (LMMC 2001)	Plus grande rationalisation et harmonisation des règlements.
En vertu de la <i>Loi sur le pilotage</i> , les quatre administrations de pilotage doivent fournir des services de pilotage sécuritaires et efficaces. Les modifications proposées au <i>Règlement général sur le pilotage</i> découlent d'études distinctes sur les risques de pilotage menées par ces administrations depuis 2001 sur une série de recommandations contenues dans le rapport de 1999 sur l' <i>Examen ministériel des questions de pilotage</i> . Les diverses initiatives réglementaires visent l'amélioration des pratiques et des procédures de pilotage dans les quatre régions de pilotage pour ceux qui se prévalent de ces services.	Service sécuritaire et efficace pour les bâtiments qui nécessitent un pilote.
Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime : Modifications au <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i> afin de resserrer la sûreté du transport maritime aux installations maritimes canadiennes au moyen d'exigences visant les travailleurs affectés à des tâches touchant la sûreté ou le déplacement de cargaisons, afin qu'ils obtiennent auprès de Transports Canada une habilitation de sûreté en matière de transport (HST). En outre, les travailleurs qui doivent avoir accès à certaines zones réglementées devront également obtenir une HST. Cette initiative est instaurée dans les ports de Vancouver, Halifax et Montréal, et les exigences seront pratiquement semblables à celles en vigueur à l'heure actuelle dans les aéroports canadiens.	Mise en place de l'infrastructure nécessaire (notamment un cadre réglementaire efficace) aux fins des habilitations de sécurité en matière de transport maritime.
Établissement d'un règlement et/ou de mesures de sûreté aux fins du contrôle des bagages enregistrés, conformément à l'engagement du Ministre d'assurer le contrôle intégral des bagages enregistrés dans tous les aéroports désignés d'ici le 1 ^{er} janvier 2006.	Amélioration de la sûreté du transport aérien; conformité aux normes internationales.
Un examen du <i>Règlement canadien sur la sûreté aérienne</i> et des mesures de sûreté s'imposent en vertu de la <i>Loi sur la sécurité publique</i> (2002). Un règlement visant à remplacer les mesures de sûreté qui n'ont plus besoin d'être confidentielles doit être établi dans l'année suivant la publication de l'avis d'intention dans la <i>Gazette du Canada</i> . Un examen plus étendu et la réharmonisation du cadre de réglementation de la sûreté aérienne devraient durer au moins quatre ans.	Plus grande transparence; amélioration de sûreté du transport aérien.
Le <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> sera modifié pour l'harmoniser avec les accords internationaux, préserver la réciprocité avec les dispositions américaines, réviser les normes sur les moyens de confinement afin de refléter les nouveaux développements techniques et normes de construction et de faire face aux nouveaux enjeux.	Amélioration du niveau de sécurité en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses.

Tableau 9 : Principales initiatives réglementaires (suite)

Règlements	Résultats escomptés
<i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i> : Assurance obligatoire en cas de blessures ou de décès d'un passager.	Protection des passagers du transport maritime ou de leurs personnes à charge contre des pertes économiques découlant de blessures ou de décès à la suite d'un incident maritime - obliger tous les transporteurs maritimes à souscrire à une assurance maximale en responsabilité pour les passagers, en vertu de la <i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i> .

Tableau 10 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert

Au cours des trois prochaines années, Transports Canada gèrera les programmes de paiements de transfert de plus de 5 millions de dollars suivants :

2005-2006

1. Subvention à la province de la Colombie-Britannique au titre des services de traversier, de cabotage et de transport de passagers
2. Paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*
3. Programme de contribution à la sûreté maritime
4. Contribution pour des services passagers et marchandises par traversier et navire de cabotage
5. Programme stratégique d'infrastructure routière – Volet sur les postes frontaliers, la planification des transports et l'intégration modale
6. Programme stratégique d'infrastructure routière – Volet construction routière
7. Programme stratégique d'infrastructure routière – Volet sur les systèmes de transport intelligents
8. Accord de contribution avec la Commission canadienne du blé régissant la location de wagons-trémies
9. Fonds de cession des ports
10. Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
11. Programme de contributions aux services ferroviaires voyageurs régionaux et en région éloignée
12. Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (législatif)
13. Plan d'action 2000 sur les changements climatiques– Programme de démonstration en transport urbain

**Tableau 10 : Renseignements sur les programmes de paiements de transfert
(suite)**

2006-2007

1. Subvention à la province de la Colombie-Britannique au titre des services de traversier, de cabotage et de transport de passagers
2. Paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*
3. Programme de contribution à la sûreté maritime
4. Contribution pour des services passagers et marchandises par traversier et navire de cabotage
5. Programme stratégique d'infrastructure routière – Volet construction routière
6. Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
7. Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (législatif)
8. Plan d'action 2000 sur les changements climatiques– Programme de démonstration en transport urbain

2007-2008

1. Subvention à la province de la Colombie-Britannique au titre des services de traversier, de cabotage et de transport de passagers
2. Paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*
3. Programme de contribution à la sûreté maritime
4. Contribution pour des services passagers et marchandises par traversier et navire de cabotage
5. Programme stratégique d'infrastructure routière – Volet construction routière
6. Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
7. Subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (législatif)

Des renseignements supplémentaires sur ces programmes de paiements de transfert se trouvent à l'adresse www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimF.asp.

Tableau 11 : Diversification des modes de prestation des services

Au cours des trois prochaines années, Transports Canada renouvellera l'initiative en cours pour le programme suivant :

2005-2006

1. Centre d'essais pour véhicules automobiles (renouvelée)

2006-2007

1. Centre d'essais pour véhicules automobiles (renouvelée)

2007-2008

1. Centre d'essais pour véhicules automobiles (renouvelée)

Des renseignements supplémentaires sur le programme susmentionné et les modes diversifiés de prestation des services se trouvent à l'adresse www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimF.asp.

Tableau 12 : Initiatives horizontales

Au cours des trois prochaines années, Transports Canada participera aux initiatives horizontales suivantes à titre de ministère responsable ou de partenaire.

1. Initiative horizontale de sûreté maritime (ministère responsable)
2. Initiative horizontale *Vision sécurité routière 2010* (ministère responsable)
3. Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (partenaire)
4. Fonds pour l'infrastructure frontalière (partenaire)

Des renseignements supplémentaires sur ces initiatives horizontales se trouvent à l'adresse www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimF.asp.

SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

4.1 Évaluations

Les évaluations suivantes seront effectuées par la Direction des services d'évaluation ministériels en 2005-2006¹

Nom de l'évaluation
Évaluation de l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises
Évaluation de la stratégie de Sécurité publique et antiterrorisme de Transport Canada
Évaluation de la Stratégie de développement durable
Évaluation du Programme stratégique d'infrastructure routière (PSIR)
Évaluation de la fonction de TC en recherche et développement
Évaluation de Direction 2006
Suivi de l'évaluation du programme des Chemins de fer régionaux et éloignés
Évaluation de la sécurité ferroviaire
Évaluation de Transport des marchandises dangereuses
Évaluation de la subvention accordée pour la fermeture de passages à niveau
Suivi de l'évaluation du programme de contribution du Code national de sécurité
Évaluation des Fonds pour les transports durables (Sur la route du transport durable)
Évaluation du Programme national de fiabilité des infrastructures essentielles
Évaluation de la Contribution à la Commission canadienne du blé pour la location des wagons-trémies
Évaluation de la Contribution aux chemins de fer nationaux du Canada pour le Programme de remise en état du pont de Québec
Évaluation combinée des contributions accordées à la Croix-Rouge et au Conseil de la sécurité nautique (Bureau de la sécurité nautique)
Évaluation de la subvention accordée à l'Organisation de l'aviation civile internationale de l'Asie-Pacifique
Évaluation de la Subvention pour les services de traversier de la Colombie-Britannique.

¹ Notez que des consultations sur le plan d'évaluation sont entreprises en février et mars 2005, pour que le plan soit présenté à et approuvé par le Comité de gestion exécutif de Transports Canada en avril. Il est possible que quelques projets énumérés ci-dessus n'obtiennent pas l'approbation du Comité et donc ne seraient pas menés; d'autres peuvent être ajoutés.

4.2 Nos bureaux

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA

Site Web :

www.tc.gc.ca/fr/menu.htm

Adresse postale :

Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Renseignements généraux :

Téléphone : (613) 990-2309
Télécopieur : (613) 954-4731

**Centre des services de bibliothèque et de
recherche :**

Téléphone : (613) 998-5128

BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA

Région de l'Atlantique

95, rue Foundry
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 8K6
Téléphone : (506) 851-7316

Région du Québec

700, Leigh Capreol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7
Téléphone : (514) 633-2714

Région de l'Ontario

4900, rue Yonge
Toronto (Ontario)
M2N 6A5
Téléphone : (416) 952-2170

Région des Prairies et du Nord

344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
Téléphone : (204) 984-8105

Région du Pacifique

620-800, rue Burrard
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6Z 2J8
Téléphone : (604) 666-3518

4.3 Autres sources d'information en ligne

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien au
www.catsa.gc.ca/francais/index.htm

Cadre de politiques en matière de langues officielles du SCT www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/hrpubs/OffLang/olpf-cplo_f.asp

Cadre de responsabilisation de gestion : www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_f.asp

Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : www.tbs-sct.gc.ca/res_can/rc_1_f.asp

Direction des affaires environnementales de Transports Canada :
www.tc.gc.ca/programmes/environnement/menu.htm

Évaluations environnementales de TC :
www.tc.gc.ca/programmes/environnement/evaluationenvironnementale/menu.htm

Faire place au changement : www.hrma-agrh.gc.ca/ec-fpac/index_f.asp

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF) : www.infrastructure.gc.ca/index_f.shtml

Gouvernance des ponts : www.tc.gc.ca/programmes/surface/ponts/menu.htm

Le rendement du Canada 2004 : www.tbs-sct.gc.ca/report/govrev/04/cp-rc_f.asp

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et changement aux certificats d'habilitation de sécurité pour les personnes chargées de transporter ou de manutentionner des marchandises dangereuses : www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisonloi/questions/details.htm

Loi sur la marine marchande du Canada : Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et autres initiatives relatives à la sécurité au : www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires :
www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/paia/menu.htm

Programme de consommation de carburant :
www.tc.gc.ca/programmes/environnement/carbpgm/menu.htm

Programme de véhicules à technologies de pointe :
www.tc.gc.ca/programmes/environnement/vtppgm/menu.htm

Programmes portuaires et cession : www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm

Programme de laissez-passer pour le transport en commun (Ecopass) :

www.octranspo.com/fares_menuF.htm et

www.sto.ca/tarification/cartes_puces/programme_f.html

Stratégie de développement durable 2004-2006 de Transports Canada au

www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm et analyse et établissement d'une politique sur les changements climatiques

www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementsclimatiques/menu.htm

INDEX

A

Activités du programme · 4

C

Cadre de politique axé sur le marché · 23

Changements climatiques · 11, 28, 31

Coexécutants · 5

Comité consultatif externe sur la
réglementation intelligente · 17

D

Déclaration pour la création d'une frontière
intelligente · 16

E

Évaluation environnementale · 32

Examen de la politique sur les loyers
aéroportuaires · 24

F

Fonds canadien sur l'infrastructure
stratégique · 25, 60

Fonds pour l'infrastructure frontalière · 25,
60

G

Gaz à effet de serre · 10, 28

I

Infrastructure, points de passage et couloirs
commerciaux · 24

Innovation · 17, 27

L

Loi sur la marine marchande du Canada ·
18

Loi sur l'aéronautique · 51

M

Mandat législatif · 3

Mission · 2

N

Nouvelles politiques et nouveaux
programmes de sûreté · 15

O

Objectifs stratégiques · 3

P

Points de passage · 22, 24

Politique de sécurité nationale · 10, 16

Priorités stratégiques · 3

Programme d'aide aux immobilisations
aéroportuaires · 20

Programme stratégique d'infrastructure
routière · 11

Protection environnementale et mesures
correctives · 33

R

Réglementation intelligente · 9, 17

S

Sécurité aérienne · 13, 51

Stratégie de développement durable · 28

Sûreté aérienne · 56

Système de transport intelligent · 27

Systèmes de gestion de la sûreté et ceux de
la sécurité · 18

T

Transport de marchandises dangereuses · 13

V

Vision · 2

Voie maritime du Saint-Laurent · 26
